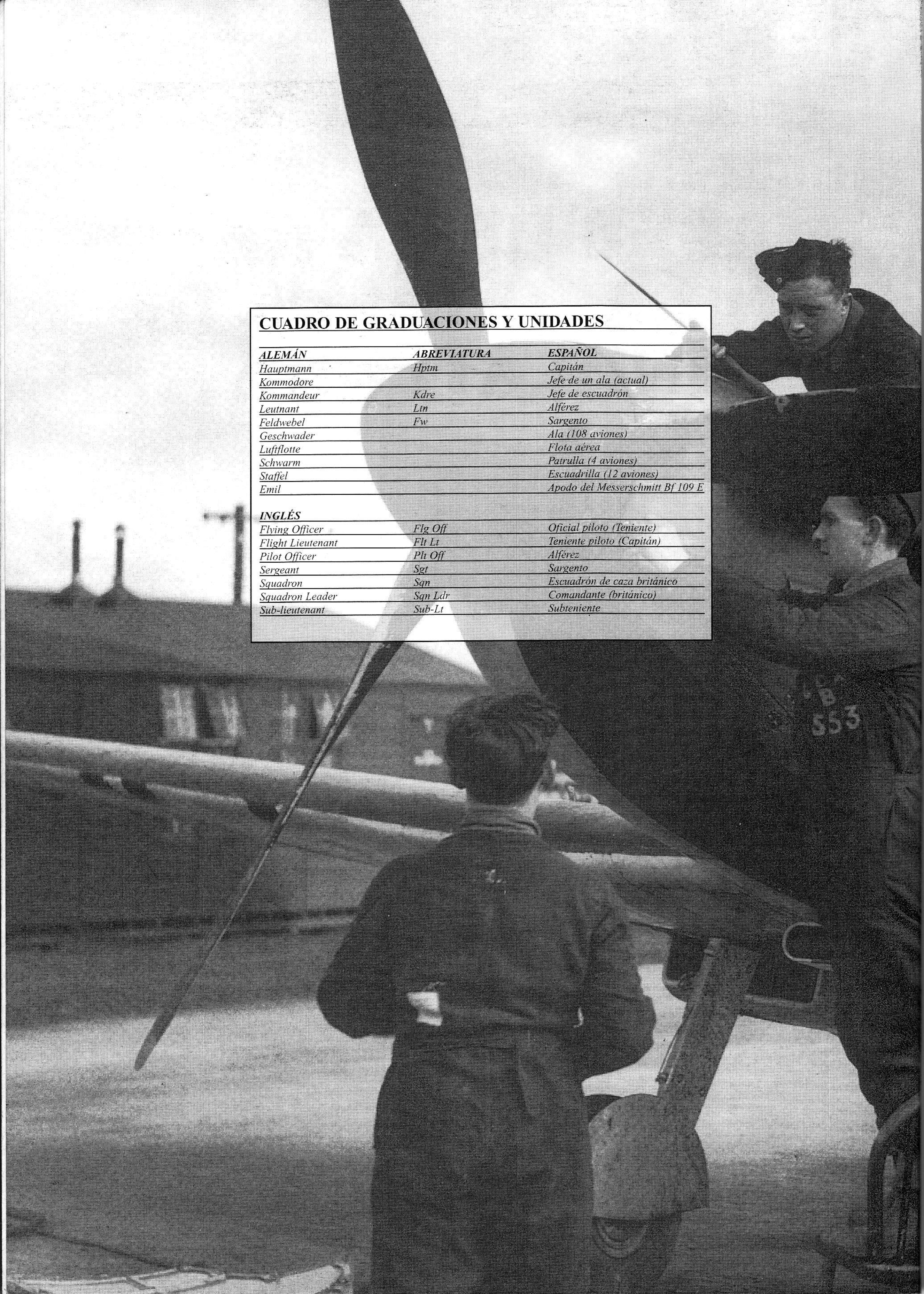
AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

ASES DE LA RAF EN LA BATALLA DE INGLATERRA

Sim Laurier A.S.AA.
10.99

ediciones del Prado

OSPREY AVIATION



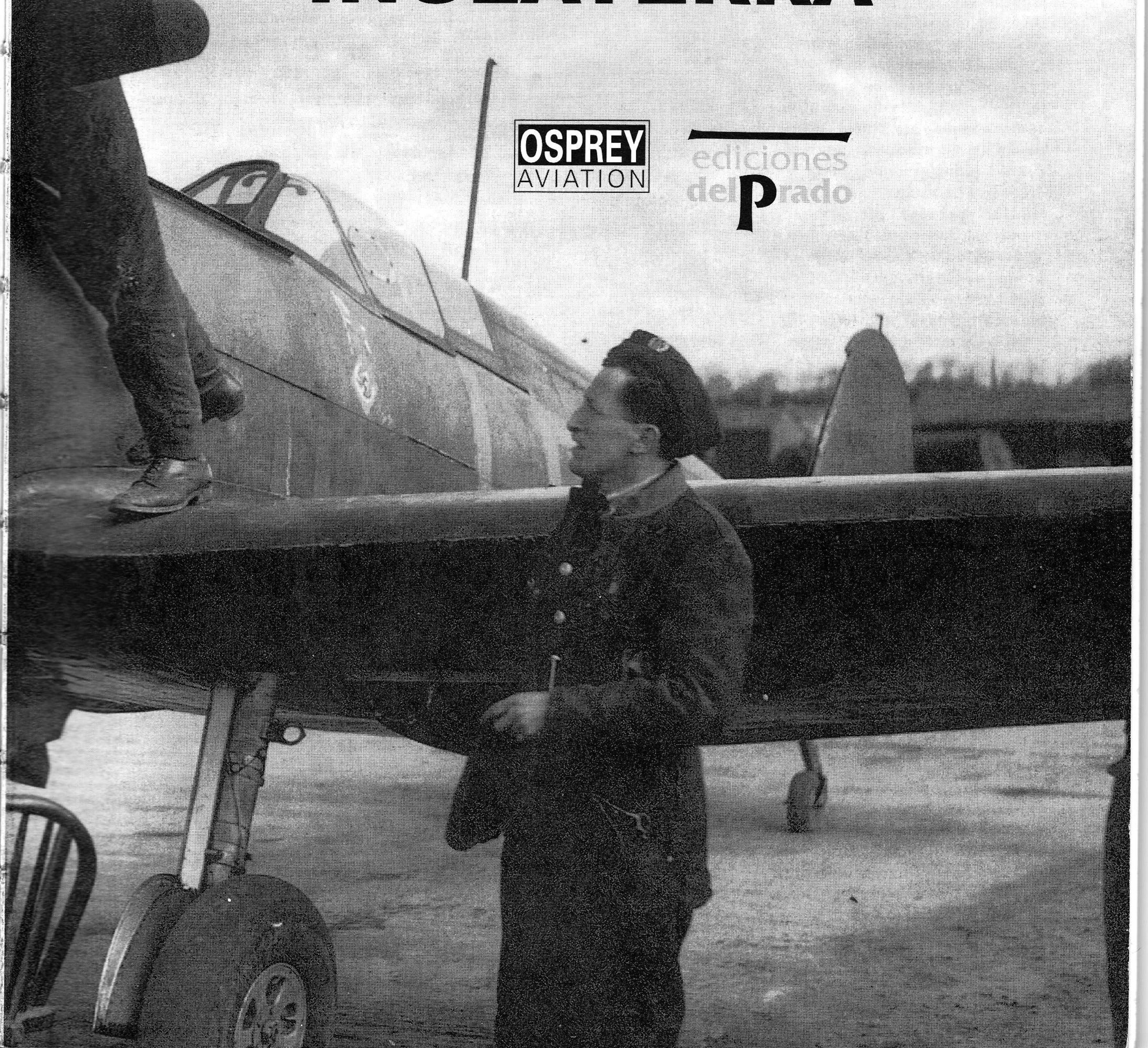
CUADRO DE GRADUACIONES Y UNIDADES

ALEMÁN	*ABREVIATURA*	*ESPAÑOL*
Hauptmann	*Hptm*	*Capitán*
Kommodore		*Jefe de un ala (actual)*
Kommandeur	*Kdre*	*Jefe de escuadrón*
Leutnant	*Ltn*	*Alférez*
Feldwebel	*Fw*	*Sargento*
Geschwader		*Ala (108 aviones)*
Luftflotte		*Flota aérea*
Schwarm		*Patrulla (4 aviones)*
Staffel		*Escuadrilla (12 aviones)*
Emil		*Apodo del Messerschmitt Bf 109 E*

INGLÉS		
Flying Officer	*Flg Off*	*Oficial piloto (Teniente)*
Flight Lieutenant	*Flt Lt*	*Teniente piloto (Capitán)*
Pilot Officer	*Plt Off*	*Alférez*
Sergeant	*Sgt*	*Sargento*
Squadron	*Sqn*	*Escuadrón de caza británico*
Squadron Leader	*Sqn Ldr*	*Comandante (británico)*
Sub-lieutenant	*Sub-Lt*	*Subteniente*

ASES DE LA RAF EN LA BATALLA DE INGLATERRA

OSPREY AVIATION
ediciones del Prado



EL HEROICO *HURRICANE*



Esta fotografía pertenece a una secuencia de fotos tomadas por el legendario fotógrafo aeronáutico Charles E. Brown durante una visita a Tangmere a principios de julio de 1940, en la que aparece una sección de Mk Is del 601° Sqn. que está siendo reabastecida de combustible (parece que al aparato de la izquierda también le están reabasteciendo los cargadores) antes de salir para una patrulla de protección a un convoy en aguas de la costa sur. Al parecer, en esta ocasión la unidad ha decidido servirse para ello de una cisterna remolcable en lugar del omnipresente camión Albion. Obsérvense también las cintas de munición de 7,69 mm que cuelgan del carrillo de carga que está marcado con el número 601, el solitario extintor que está justo delante de la cisterna y el mecánico que sujeta el panel de acceso a la radio del Hurricane aparcado a la derecha de la fotografía. En esta imagen son visibles tres pilotos, aunque sólo dos de ellos han sido identificados: el individuo que viste el mono blanco de antes de la guerra y que está detrás del mecánico de la radio es el Flg. Off. "Willie" Rhodes-Moorhouse, mientras que el piloto que lleva puesto el chaleco "Mae West" y que está situado tras el carrillo de munición es el recién ascendido jefe del escuadrón, Sqn. Ldr. Honorable J. W. M. "Max" Aitken.

Pese a que las unidades de Hurricane de la RAF habían infligido graves pérdidas a la Luftwaffe tanto durante la *Blitzkrieg* como durante la evacuación de Dunkerque, así como durante las misiones de patrulla sobre el Canal de la Mancha para la protección de convoyes que siguieron, estos éxitos palidecen al ser comparados con el enorme volumen de victorias atribuidas a los pilotos del caza Hawker durante los 123 días que los historiadores generalmente reconocen como los que constituyeron la Batalla de Inglaterra –del 1 de julio al 31 de octubre de 1940–. Durante este período, los escuadrones del Mando de Caza (los equipados únicamente con Hurricane, Spitfire y Defiant) reclamaron haber conseguido derribar 2.475 aparatos enemigos, 1.392 de los cuales corresponderían a las unidades de Hurricane. En realidad, de ese total de victorias, la RAF solo reconoció oficialmente a sus pilotos 658,49 derribos. La diferencia entre el número de derribos reclamados y el número de victorias reconocidas oficialmente pone gráficamente de manifiesto el alto índice de reclamación excesiva de victorias que, aparentemente, solía hacerse en los combates aéreos de la Segunda Guerra Mundial y, particularmente, en el Mando de Caza durante el verano de 1940.

Todos los pilotos de la RAF sabían por aquel entonces que la práctica de reclamar un número excesivo de victorias era corriente, principalmente a causa de la frenética naturaleza de los combates en que se veían envueltos. Dennis David, que ya se había convertido en un As durante la primera semana de combates en Francia con el 87° Sqn., y que después conseguiría otras siete victorias con esta unidad y con el 213 Sqn. durante la Batalla de Inglaterra, da la siguiente explicación sobre la exageración en las cifras de enemigos derribados:

"En muchas ocasiones me era imposible confirmar los derribos de aviones enemigos. Disparábamos a muchos, destruíamos a muchos, producía-

mos daños en muchos, pero allá arriba, en el cielo, ocurrían demasiadas cosas al mismo tiempo como para poder detenerse a ver los resultados. Cuando aterrizábamos, cada uno de nosotros debía presentarse al oficial de inteligencia del escuadrón para hacerle un relato de la acción; había que redactar un informe en el que debía figurar la fecha, hora, el factor meteorológico y el número del avión que habías pilotado. Entonces, él te preguntaba: '¿Qué ha visto? ¿Qué hizo?'. Y así, poco a poco, del informe iba surgiendo el número real de victorias confirmadas... o quizá no. El sistema no era siempre exacto; no podía serlo. Una vez al mes el Mando de Caza publicaba una lista en la que se reflejaban los nombres de los pilotos que habían conseguido mayor cantidad de derribos junto con el número de victorias confirmadas. En una ocasión mi nombre apareció en aquella lista con 17 victorias. En realidad, todo eso era sólo para elevar la moral".

No es propósito de este volumen poner en entredicho ni enmendar los registros que figuran en los archivos oficiales cuando se discuten las victorias atribuidas a los Ases que pilotaron el Hurricane en 1939-1940. Por esta razón, todos los registros de victorias que aparecen en este volumen están basados, bien en los aceptados oficialmente por el Servicio Histórico de la RAF a lo largo de los años, o bien en cifras cotejadas a partir de fuentes de primera mano obtenidas por historiadores de la aviación tan reputados como Christopher Shores, Clive Williams, Brian Cull y Norman Franks.

Teniendo estos factores en la debida consideración y tras un concienzudo proceso de comprobación en reconocidas obras de referencia sobre la época de máximo esplendor de la RAF, he calculado que unos 132 pilotos de Hurricane alcanzaron la categoría de As entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 1940. Aunque la Batalla de Inglaterra comenzó oficialmente el 10 de julio y terminó el 31 de octubre, para que la crónica sea completa, se ha incluido también el comparativamente pequeño número de victorias obtenidas antes y después de estas fechas.

También obtuvieron cinco victorias o más durante aquella etapa otros 16 pilotos más que ya habían alcanzado la consideración de Ases antes del 1 de julio de 1940. Estos espléndidos éxitos quedan ensombrecidos por el hecho de que, durante ese mismo período, no menos de 46 Ases del Hurricane encontraron la muerte en combate o en accidentes en operaciones.

LAS ESCARAMUZAS DE JULIO

Como ya se ha indicado, la Batalla de Inglaterra comenzó oficialmente el 10 de julio (los aviadores que participaron en operaciones aéreas del Mando de Caza a partir de esta fecha y hasta el 31 de octubre tienen derecho a lucir sobre la Estrella de la campaña 1939-1945 la muy codiciada "Insignia de la Batalla de Inglaterra"), cuando una nutrida fuerza de Do 17 del KG 2, escoltada por aviones Bf 110 del ZG 26 y Bf 109 pertenecientes al JG 3, atacó un convoy costero en el Estrecho de Dover. Esta incursión se llevó a cabo como consecuencia de la orden de operaciones de la Luftwaffe emitida el 2 de julio que especificaba el doble objetivo de barrer tanto el tráfico marítimo del Canal como los cazas británicos de sus cielos.

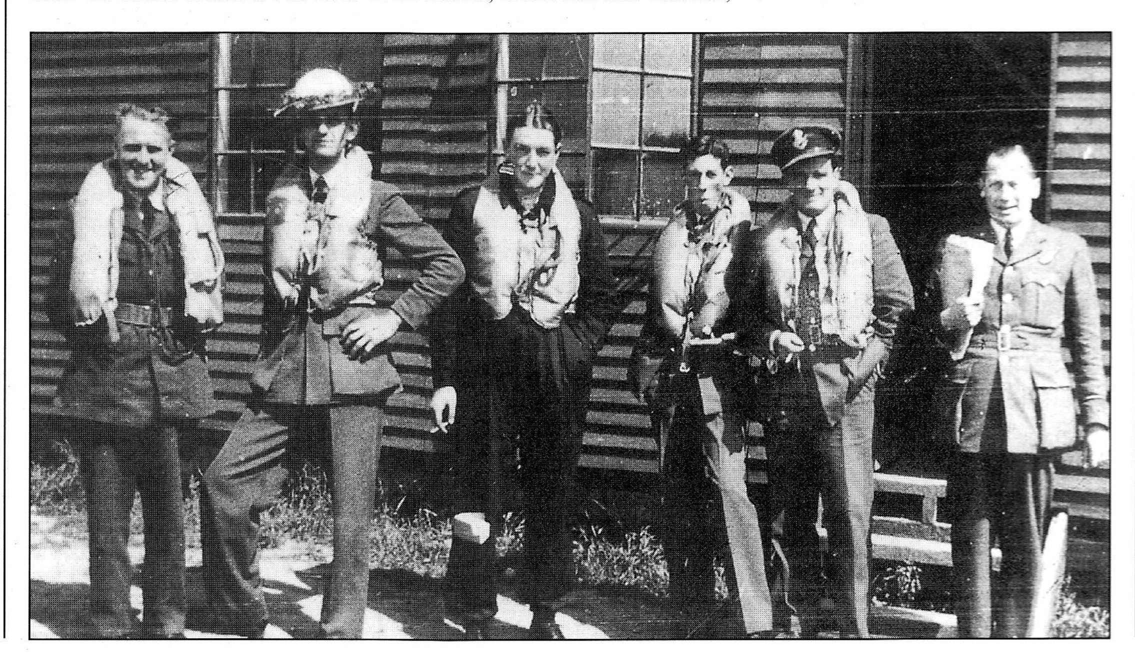
En los días anteriores a este primer ataque de envergadura, formaciones cada vez más numerosas de aviones alemanes habían estado poniendo a prueba la eficacia de los radiogoniómetros de la RAF (RDF) y de los radares situados a lo largo de la costa sur de Inglaterra. Las bases del 11° Grupo habían despertado especialmente el interés de los alemanes, ya que los 21 escuadro-

nes de cazas monoplaza encuadrados dentro de este grupo tan importante estratégicamente dependían mucho, para llevar a cabo su misión, de la precisión de la información suministrada por esas estaciones de radar a causa de su gran proximidad a las rutas de aproximación de las incursiones de ataque.

Para responder a los ataques contra los convoyes, los controladores de sector del Mando de Caza trataban de emplear su táctica preferida de antes de la guerra, que consistía en que las unidades de Hurricane atacasen a los bombarderos mientras los escuadrones de Spitfire intentaban enfrentarse a las escoltas de Messerschmitt. Algunas veces se conseguía ajustarse a este reparto de misiones, pero cuando las incursiones fueron creciendo tanto en tamaño como en frecuencia, las unidades de Hurricane se enzarzaban con los cazas Messerschmitt con la misma frecuencia que sus compañeras equipadas con Spitfire. Dado que muchos de los escuadrones implicados en esta fase inicial de la batalla estaban todavía intentando recuperarse para volver a su capacidad operativa completa tras el desastre de Francia, la responsabilidad de la lucha contra el enemigo sobre las aguas próximas a las costas de Inglaterra cayó, invariablemente, sobre los hombros de los fatigados veteranos supervivientes de la *Blitzkrieg* y de la operación *Dynamo* (la evacuación de Dunkerque), lo que produjo con frecuencia fatales resultados.

Una unidad que parecía sufrir más bajas que la mayoría de las demás durante el período que precedió al 10 de julio era el veterano 79º Sqn., con base en Biggin Hill y equipado con Hurricane, cuyos pilotos habían estado continuamente en acción desde el momento en que fueron enviados a Francia para colaborar en el refuerzo del Componente Aéreo el 10 de mayo. Tras haber sufrido la pérdida de dos tripulaciones muertas en combate, de otra que fue capturada y de una más que resultó herida, además de nueve aparatos derribados, lo que quedaba del 79º Sqn. regresó a Biggin Hill el 21 de mayo, donde recibió pilotos y aviones de reemplazo. Sin embargo, durante los combates que tuvieron lugar en el mes de junio contra los Bf 109 que merodeaban sobre el Canal de la Mancha, la unidad perdió dos pilotos más, entre los cuales estaba el Flt. Lt. J. W. E. Davies, un As con seis victorias,

Veteranos de la *Blitzkrieg*, los supervivientes del 79 Sqn. regresaron a su base de Biggin Hill el 21 de mayo y empezaron inmediatamente a reagruparse para la inminente defensa de Gran Bretaña. De pie en el extremo izquierdo de la imagen está el piloto de la época anterior a la guerra, Sgt. Henry Cartwright, al cual le fue concedida una DFM (Mención de Vuelo Distinguido) por haber conseguido derribar cinco aparatos enemigos, mientras que el Plt. Off. D. W. A. "Dimsie" Stones (el cuarto por la izquierda) recibió una DFC por haberse anotado 5 enemigos derribados, 2 derribos compartidos, 2 sin confirmar y 1 dañado. El 79º Sqn sufrió graves bajas durante los combates sobre el Canal de la Mancha en los meses de junio y julio, estando entre los que perdieron la vida el Sgt. Cartwright (el 4 de julio) y el Sqn. Ldr. J. D. C. Joslin (tercero por la izquierda, el 7 de julio). El piloto que lleva en la cabeza el casco de hojalata es el Plt. Off. T. C. Parker, que consiguió anotarse 2 aparatos enemigos derribados, 3 derribos compartidos, 1 derribo sin confirmar y 3 dañados durante el año 1940 con el 79º Sqn. Los dos individuos restantes son el Plt. Off. Murray (del que no disponemos de detalles) y el oficial de inteligencia del escuadrón, Flg. Off. Bill Edwards.





Aunque esta fotografía de los pilotos del 11° Sqn. tomada en Northolt fue realizada unos dos años antes de la Batalla de Inglaterra, en ella, no obstante, aparecen seis hombres que aprovecharon su vasta experiencia en los Hurricane para alcanzar la categoría de As con este avión en 1940. Con un aspecto resplandeciente, vistiendo sus inmaculados monos de vuelo blancos, están de izquierda a derecha: el Plt. Off. B. A. Mortimer; el Sgt. Smith; el Sgt. W. L. Dymond (10 enemigos derribados, 1 derribo compartido, 1 probable y 6 dañados; muerto en acción el 2 de septiembre de 1940); el Flg. Off. M. L. Robinson (16 derribos, 4 probables y 1 probable compartido, 8 dañados y 1 dañado compartido; muerto el 10 de abril de 1942); el Plt. Off. J. G. Sanders (16 aparatos enemigos derribados y 5 dañados); el Plt. Off. R. G. Dutton (13 derribos, 6 derribos compartidos, 2 probables, 8 dañados y 1 dañado compartido); el Sqn. Ldr. J. Gillan; el Flg. Off. R. P. R. Powell (7 derribos, 2 derribos compartidos, 1 derribo sin confirmar, 3 probables y 4 dañados); el Flg. Off. C. S. Darwood (muerto en acción el 18 de mayo de 1940); y el Plt. Off. S. D. P. Connors (12 derribos, 2 derribos sin confirmar, 1 sin confirmar y 4 dañados; muerto el 18 de agosto de 1940) (*foto Norman Franke*).

que murió pocas horas antes del momento en que debía recibir su Cruz de Vuelo Distinguido (DFC) de manos de Su Majestad el Rey Jorge VI en una ceremonia que se celebró en la base aérea de Biggin Hill el 27 de junio. En esa fecha, sus compañeros, también Ases del 79º Sqn., el Plt. Off. D. W. A. Stones y los sargentos H. Cartwright y A. W. Whitby, junto con los Ases del 32º Sqn. Flt. Lt. M. N. Crossley y los Plt. Offs. V. G. Daw y D. H. Grice, recibieron sus DFC y DFM).

El comienzo de julio no fue mejor que el mes anterior para el 79º Sqn, ya que primero, el 4 de julio, uno de sus suboficiales, el As de la Batalla de Francia Sgt. H. Cartwright, fue derribado sobre el Canal por los Bf 109, seguido tres días después por el que había sido durante algo menos de dos meses su oficial jefe, el Sqn. Ldr. J. D. C. Joslin (que ya había estado en acción en Francia prestando servicio como jefe de escuadrilla en el 56º Sqn.). Este último perdió la vida al ser derribado por accidente, también sobre el Canal, por los Spitfire.

Otros dos pilotos más cayeron en acción 24 horas después, y estas últimas bajas acabaron de convencer al Vicemariscal del Aire Keith Park de que el 79º Sqn. era una unidad agotada. El escuadrón recibió orden de trasladarse al Norte, a la base del 13º Grupo en Acklington para un período de descanso, donde permaneció hasta ser trasladado de nuevo al Sur para reincorporarse a la refriega desde su base de Biggin Hill a finales del mes de agosto.

Sin embargo, no todas las unidades tuvieron tan mala fortuna como el 79º Sqn. en estos primeros encuentros. En particular, los pilotos del 111º Sqn. con base en Croydon se ganaron rápidamente una feroz reputación por sus ataques frontales contra las formaciones de bombarderos. Esta táctica, que podía resultar muy arriesgada, había sido ampliamente utilizada en Francia por las unidades de Hurricane, ya que consistía en que un pequeño número de cazas dispersaba una gran fuerza de bombarderos, lo cual permitía que otras unidades amigas atacasen individualmente los objetivos. Aunque el piloto atacante corría el riesgo de chocar contra su oponente y, a una velocidad relativa superior a los 800 Km/h, disponía de menos tiempo para efectuar la puntería y para disparar, la probabilidad de conseguir impactos letales era infini-

tamente superior atacando desde el frente, ya que los aviones alemanes estaban peor armados (y menos blindados) en esa parte.

Uno de los grandes defensores de este método de ataque era el Flt. Lt. "Pete" Brothers, que mientras prestaba servicio como jefe de escuadrilla, primero en el 32º Sqn y después en el 257º Sqn, consiguió diez victorias durante la Batalla de Inglaterra:

"Lo más urgente era alcanzar a los bombarderos antes de que hubiesen lanzado sus bombas, y si no habías alcanzado la altura adecuada para llevar a cabo un ataque contra la parte trasera o de través, lo mejor que podías hacer era atacarle de frente y lanzarte derecho hacia la formación. Yo siempre me escapaba efectuando un picado por debajo de los bombarderos cuando faltaba poco para chocar con ellos porque siempre he pensado que lo que un piloto hace instintivamente cuando siente que está a punto de chocar es ascender en lugar de descender, y la última cosa que yo quería era encontrarme con un Dornier o con un Heinkel cuerpo a cuerpo. Esta maniobra me proporcionaba también una velocidad adicional, lo cual me permitía efectuar un viraje en redondo con mi Hurricane una vez que estaba fuera de la formación de bombarderos para volver a lanzarme sobre ellos con un ataque contra la popa más convencional".

"El tiro de frente eran el más sencillo de todos, porque para ello no era necesaria ninguna predicción. Yo continuaba el ataque hasta que creía que la colisión era casi inevitable. En muchos aspectos ésta era la mejor forma de ataque, ya que la mayoría de los bombarderos tenían menos protección tanto de sus armas como de blindaje por la parte frontal. A menudo era muy difícil confirmar si se habían infligido daños mortales a un aparato tras una sola pasada, ya que, normalmente, cuando volvías contra la formación, los bombarderos se habían dispersado como consecuencia del ataque inicial. Con un ataque contra la popa normalmente pretendías incendiar un motor, para que, de este modo, tus esfuerzos evidenciasen el éxito conseguido".

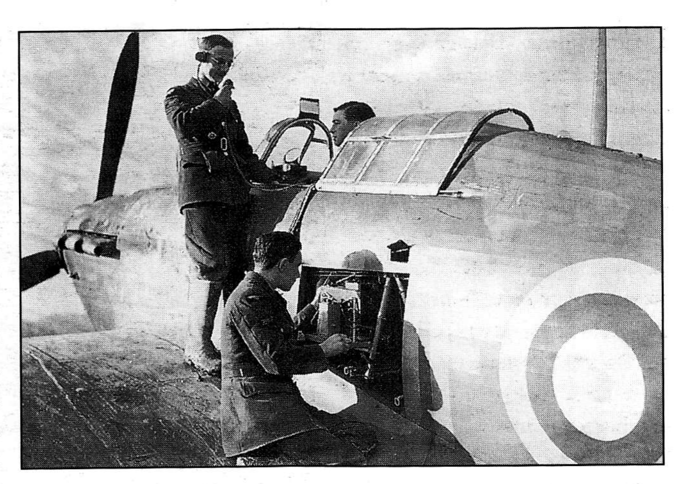
Otro de los grandes defensores del ataque frontal era el Jefe del 253º Sqn, Sqn. Ldr. G. R. "Gerry" Edge, quien ya había perfeccionado esta técnica en el 605º Sqn. sobre las playas de Dunkerque, donde alcanzó la categoría de As. De hecho, consiguió tal grado de maestría en embestir a los bombarderos según iban transcurriendo los meses de verano, que de los 11 aparatos enemigos derribados que se le atribuyeron (los cuales se añadían a sus 7 victorias sobre Francia) entre el 7 y el 15 de septiembre, nada menos que cinco fueron Ju 88 (cuatro de ellos derribados sólo el 9 de septiembre), cuatro eran He 111 y un solitario Do 17. En el siguiente párrafo, describe los entresijos de su método de ataque preferido:

"Si esperabas hasta los últimos cien metros para escapar de un ataque frontal, tenías problemas. Con la práctica, sabías cuándo tenías que abandonar el ataque y evadirte. Pero cuando ya sabías cómo hacerlo, un ataque frontal era cosa de coser y cantar. Cuando abrías fuego, podías matar o herir



El 29 de julio de 1940, un fotógrafo de la unidad de Filmación de la Fox tomó varias instantáneas en Hawkings mientras sus colegas estaban ocupados rodando una serie de películas de instrucción para la RAF. Es muy posible que algunas de las imágenes que capturó aquel día, en las que se muestra a los pilotos en alerta entre salidas, estén entre las mejores fotos tomadas durante la Batalla de Inglaterra. Sus temas se centraban en la escuadrilla "B" del 32º Sqn., destacada desde Biggin Hill al aeródromo de Hawkings. Esta unidad obtuvo grandes éxitos durante 1940, habiendo reclamado no menos de 102 aparatos enemigos derribados hasta el momento en que dejó de estar encuadrada en el 11º Grupo a finales de agosto. De hecho, de los siete pilotos que aparecen en la imagen esperando en la zona de dispersión de la escuadrilla "B", el Plt. Off. Keith Gillman (segundo por la izquierda) fue el único que no alcanzó la categoría de As –perdió la vida en combate sobre el Canal de la Mancha el 25 de agosto–. El resto de los pilotos son, de izquierda a derecha: El Plt. Off R. F. Smythe (6 derribos, 2 derribos sin confirmar, 1 probable y 1 dañado); el Plt. Off. J. E. Proctor (9 derribos, 1 derribo compartido y 1 probable); Flt. Lt. P. M. Brothers (16 enemigos derribados, 1 probable y 3 dañados); el Plt. Off. D. H. Grice (5 derribos, 1 derribo sin confirmar y 2 dañados); el Plt. Off. P. M. Gardner (8 derribos, 2 derribos compartidos y 1 dañado); y el Plt. Off. A. F. Eckford (8-9 derribos y 3 derribos compartidos, 2-3 probables y 5 dañados).

de gravedad al piloto y al copiloto. Después, enfilabas la formación al tiempo que escapabas del choque contra tu objetivo. En un ataque, el primer Heinkel contra el que había disparado chocó contra el que le seguía. Se producían muchos choques entre los bombarderos que atacábamos de frente".



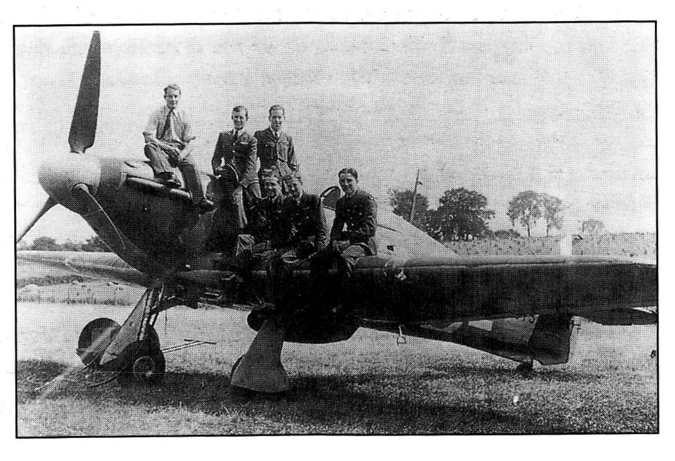
Durante el año 1940 los pilotos tuvieron que sufrir las consecuencias de unas comunicaciones deficientes, ya que del equipo TR 9, anterior a la guerra, podía decirse cualquier cosa menos que era fiable. En esta imagen, los mecánicos de radio (obsérvese el rayo cosido en la manga derecha de sus guerreras) del 601° Sqn. manipulan el equipo instalado en el Mk I P3886/UF-K en la base de Tangmere. Este aparato sufrió graves problemas de motor durante una patrulla matinal el 26 de julio de 1940, y su piloto, el Flg. Off. H. J. Riddle, se vio obligado a efectuar un aterrizaje de emergencia en Tangmere.

Durante aquellas primeras batallas aéreas sobre los convoyes del Canal los escuadrones de la RAF normalmente perdieron un caza por cada tres o cuatro aviones alemanes cuya destrucción se reclamó, siendo el total de perdidas y victorias proporcionalmente mayor en las unidades de Hurricane, principalmente debido a que, dentro del 11° Grupo, su número era mayor –normalmente los controladores podían disponer en cualquier momento de unos 200 cazas Hawker a la vez para enfrentarse a las incursiones que entraban en este sector. Aunque pudiera parecer que éste es un número bastante grande de Hurricane, debe recordarse que, incluso en esta etapa inicial de la batalla, era corriente que los pilotos de caza tuviesen que efectuar al menos tres salidas al día, y que esta cifra no haría más que aumentar cuando los ataques de la Luftwaffe creciesen tanto en tamaño como en intensidad según fuese transcurriendo el mes.

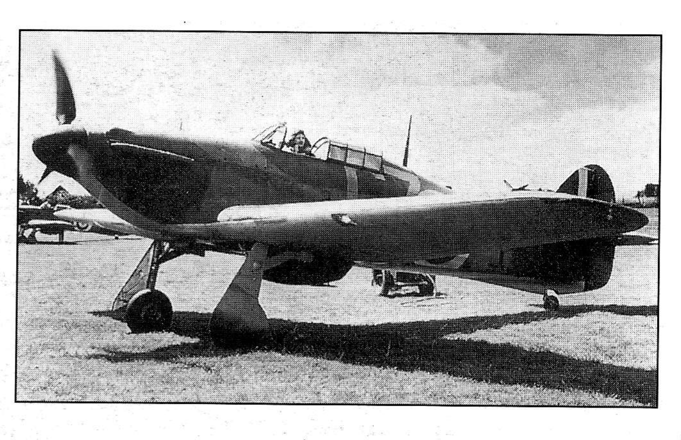
La siguiente reseña del As del 501° Sqn, Flt. Lt. Eustace "Gus" Holden (7 aparatos enemigos derribados, 1 probable, 1 probable compartido y 3 dañados) nos da una idea de lo agitada que era la actividad diaria para "Los Pocos":

"Un día, al amanecer, el escuadrón salió para una alerta en vuelo a 30.000 pies y, tras aterrizar, me dirigí hacia el comedor para desayunar algo, pero me volvieron a llamar para permanecer en situación de alerta listo para despegar. Diez minutos más tarde fui relevado, así que me fui de nuevo hacia el comedor, pero cuando llegué a la puerta me llamaron otra vez y tuve que salir una vez más en patrulla de alerta en vuelo a 30.000 pies. Cuando regresé de nuevo al aeródromo, intenté otra vez ir a comer algo. A mitad del desayuno me llamaron otra vez para entrar en situación de alerta. Cuando acabó la alerta, fui a mi alojamiento para afeitarme. Acababa de enjabonarme cuando por los altavoces se oyó la llamada: "501° Sqn. en alerta". Así que otra vez a patrullar a 30.000 pies. Más tarde, terminé de afeitarme y pude almorzar antes de que se me reclamase para otra alerta. Después, a eso de las cinco, subí otra vez a 30.000 pies por cuarta vez aquel día".

Algunos pilotos de la escuadrilla "A" del 17° Sqn, posan para la cámara entre patrullas en la base de Debden en julio de 1940. De estos seis pilotos, sólo el Sgt Glyn Griffiths (que está sentado en el extremo derecho) alcanzó la categoría de As, anotándose 5 derribos y 5 derribos compartidos, 3 probables, 1 dañado y 1 dañado compartido, todos ellos en 1940.



Este ciclo incesante de patrullas de combate y de alarmas de interceptación no tardó en pasar factura a los pilotos, muchos de los cuales entraban en acción por primera vez. Una de las unidades que estuvieron más implicadas en los primeros combates sobre el Canal de la Mancha fue el 151° Sqn. con base en North Weald, que enviaba cada día a sus escuadrillas a operar desde los aeródromos costeros de Rochford o Manston para opera-



ciones diurnas. Al igual que otras unidades que se habían desgastado durante la operación *Dynamo* y los posteriores combates sobre el Canal, a lo largo de este período el 151º Sqn. se apoyaba mucho en la veteranía de su oficial jefe, el Sqn. Ldr. "Teddy" Donaldson (5 derribos y 1 derribo compartido, 3 derribos sin confirmar y 1 dañado), quien poseía el extraño don de hacer que incluso los aviadores más fatigados diesen lo mejor de sí mismos:

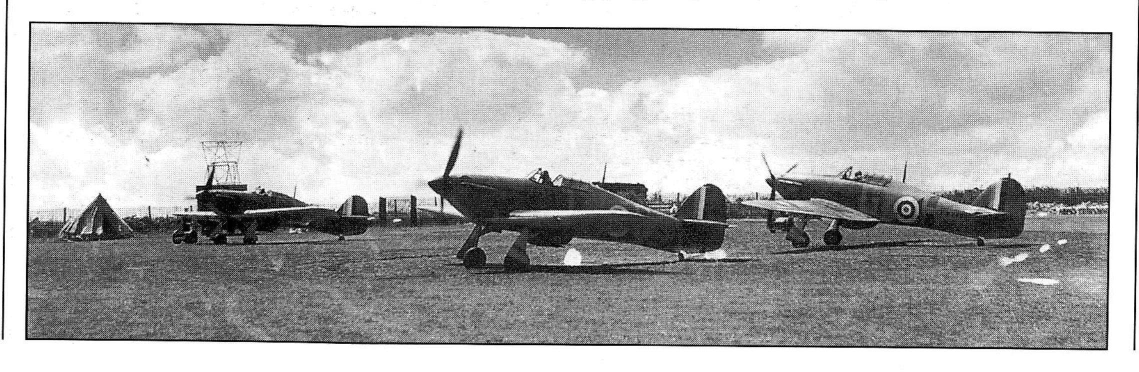
"Si pensaba que lo que uno de mis hombres necesitaba era un descanso, le daba un permiso de quince días. Cuando me daba cuenta de que la guerra le había deshecho por completo, me libraba de él; pero eso sucedía en pocas ocasiones. Un día uno de mis hombres dijo: 'Creo que será mejor que hoy me quede en tierra porque veo doble'. Era evidente que lo que le ocurría era que estaba cansado; todos lo estábamos, aunque entonces no utilizábamos esa palabra para referirnos a ello. Le miré y la verdad es que sus ojos apuntaban en direcciones diferentes. Le dije: 'Mira, los alemanes no saben que tú ves doble así que lo mejor es que te vengas con nosotros. Lo que los alemanes van a ver son 12 Hurricane, y no 11 más un piloto que no ve bien'. Alguien dijo: 'Señor, es usted una mierda', pero sobrevivió."

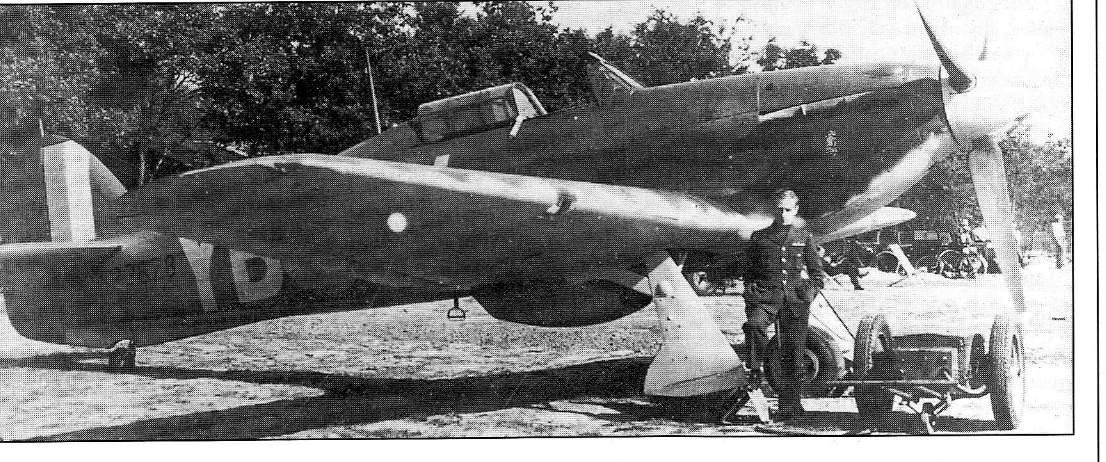
El 20 de julio el Mando de Caza se cobró su mayor cosecha de aviones de la Luftwaffe hasta la fecha (15, de los cuales 13 están confirmados por los archivos alemanes) mientras defendían un convoy costero cuyo nombre en clave era "Bosom". El punto focal para los Hurricane atacantes de los escuadrones 32º y 615º eran los Ju 87B del II/StG 1, que sufrieron muchas pérdidas a lo largo del combate, de casi una hora de duración, que se entabló a unos 16 kilómetros de las costas de Dover. Dos de ellos fueron derribados sobre el mismo convoy, otros dos tuvieron que efectuar aterrizajes forzosos en Francia a causa de los daños recibidos en la refriega y dos más regresaron a su base de Lannion con pruebas evidentes de que habían estado en combate. Un grupo de cuatro Bf 109 de la escolta pertenecientes al I/JG 27 (un aparato pilotado por el *Gruppenkommandeur* Hptm Helmut Riegel) y al I/JG 51 (tres cazas) fueron derribados también por los pilotos de los Hurricane, quienes, por su parte, sufrieron una sola baja.

El éxito conseguido por los Hurricane en la acción sobre el convoy "Bosom" contra un número superior de Bf 109 se debió principalmente al hecho de que los pilotos de la RAF habían atacado a los *Jagdflieger* cayen-

Ésta es otra foto perteneciente a una secuencia tomada por la Fox el 29 de julio de 1940; en ella se ve al Plt. Off. Rupert Smythe a punto de iniciar la rodadura para despegar con el P3522 tras haber recibido la orden de despegue inmediato. Este irlandés utilizó este caza para derribar dos Bf 109E (más un tercero sin confirmar) a la altura de Deal el 4 de julio y un Do 17 también entre Deal y Dover el 12 de agosto. Tres días después, el aparato sufrió daños graves en el motor a causa del fuego defensivo de un Do 17 a la altura de Selsey Bill, y su piloto, el Sgt. B. Henson, tuvo que aterrizar planeando en Tangmere. Una vez reparado, fue entregado al 213º Sqn. el 19 de septiembre, pero tras un accidente fatal fue dado de baja definitivamente el 10 de enero de 1941.

Un trío de Hurricane "jockey" pertenecientes al 32º Sqn en posición antes del despegue el 29 de julio. El aparato del centro (N2459) era la montura favorita del Plt. Off. "Grubby" Grice, quien a bordo de este avión derribó tres Bf 109E –dos el 19 de mayo y uno el 15 de agosto.





Durante la Batalla de Inglaterra el Hurricane I P3878 fue pilotado normalmente por el Flg. Off. H. A. C. Bird-Wilson, quien lo utilizó para derribar dos Bf 109E (más un tercero como probable) y compartir la destrucción de un Do 17 y un He 111. Finalmente fue derribado en este caza sobre Chatham el 24 de septiembre por el Major Adolf Galland –aquel mismo día, Bird-Wilson fue condecorado con la DFC–. En la fotografía este Hurricane se ve estacionado en la base de Debden en julio de 1940, con el futuro As Plt. Off. J. K. Rose delante de él.

Aquí puede verse al Mk I P2923 fabricado en Gloster poco después de haber tomado tierra en la pista de aterrizaje satélite del 85° Sqn. en Castle Camps el 25 de julio de 1940 con el As de la Batalla de Francia Plt. Off. A. G. Lewis a los mandos. Obsérvense las bandas de la ojiva de la hélice Rotol del aparato y la pantalla antibrillo del escape delante de la cabina. Este aparato fue derribado en acción el 18 de agosto de 1940.

do sobre éstos desde una altura superior, utilizando tácticas de "ataca y escapa" idénticas a las que habían sido empleadas contra ellos en Francia.

Cinco de los pilotos del Mando de Caza que consiguieron anotarse victorias confirmadas durante esta acción conseguirían alcanzar posteriormente, a lo largo de la batalla, la categoría de Ases: a los Flg. Offs. A. Eyre (8 derribos y 2 derribos compartidos, 2 derribos sin confirmar, 2 probables y 6 dañados) y L. M. Gaunce (5 derribos y 1 derribo compartido, 2 probables y 1 probable compartido, y 6 dañados) se les atribuyó el derribo de un Bf 109E a cada uno, al igual que al Flt. Lt. "Pete" Brother, del 32º Sqn. Sus compañeros de escuadrón, el Flg. Off J. B. W. Humpherson (5 derribos, 2 probables y 3 dañados) y el Sgt. W. B. Higgins (4 derribos y 1 derribo compartido y 1 dañado, y que perdió la vida el 14 de septiembre de 1940 cuando volaba con el 253º Sqn.) reclamaron haber derribado un Ju 87 y un Bf 110, respectivamente.

Los ataques contra los convoyes continuaron durante el mes de agosto, consiguiendo las unidades del Mando de Caza derribar un número considerable de aviones enemigos (unos 220 aparatos alemanes cayeron en acción durante el mes de julio), pero no sin pagar un precio por ello: unos 24 pilotos de Hurricane perdieron la vida en acción entre el 1 de julio y el 7 de agosto (la primera fase de la Batalla de Inglaterra); de ese total, sólo dos de ellos eran Ases: el Sgt. H. Cartwright (del 79º Sqn.) y el Plt. Off. J. R. Hamar (4 derribos, 2 derribos sin confirmar y 1 dañado) del 151º Sqn. Este último murió al intentar hacer un viraje ascendente a 120 nudos a una altitud de apenas 100 pies sobre el aeródromo de North Weald cuando regresaba de una patrulla de sección que había sido suspendida, junto con el Sqn. Ldr. "Teddy" Donaldson – ambos habían volado juntos en no menos de 303 ocasiones durante el año 1940–. Hamar, que era un veterano de la campaña de Francia, resultó decapitado cuando su Hurricane (el P3316) chocó contra el suelo en invertido. Seis días después se le concedió la DFC a título póstumo.

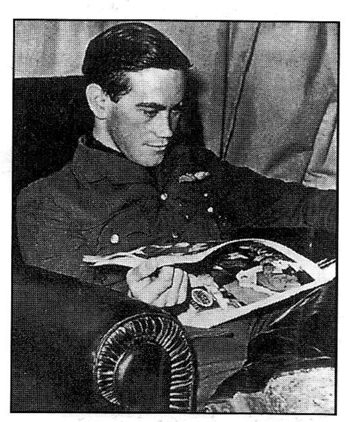


Aunque estas acciones sobre el canal no tenían ni mucho menos la entidad de las grandes incursiones de bombardeo dirigidas contra Londres y los aeródromos situados en el Sudeste que tuvieron lugar entre mediados

de agosto y finales de septiembre, no obstante, revestían sus propios riesgos, como explica el que sería As "Johnny" Kent (12 derribos, 3 probables, 2 dañados y 1 aparato enemigo destruido en tierra) en su autobiografía titulada *One of the few* (Uno de los pocos) (Corgi. Edición de 1975):

"En mi opinión, estos primeros combates eran los más peligrosos de todos, y, en ellos, cayeron muchos buenos pilotos de caza que habrían sido inestimables en los días que siguieron. Cuando combatíamos sobre Inglaterra, uno siempre tenía la tranquilidad de saber que si se veía obligado a saltar en paracaídas, caería en tierra firme donde podría recibir atención médica si era necesario. Sobre el mar era otro asunto, ya que sólo íbamos equipados con los arcaicos chalecos salvavidas Mae West, cuya flotabilidad dependía de su forro de fibra miraguano y de una bolsa de goma que había que inflar soplando. Además, si tenías que saltar en paracaídas, las posibilidades de ser rescatado del mar durante el ataque a un convoy eran muy remotas".

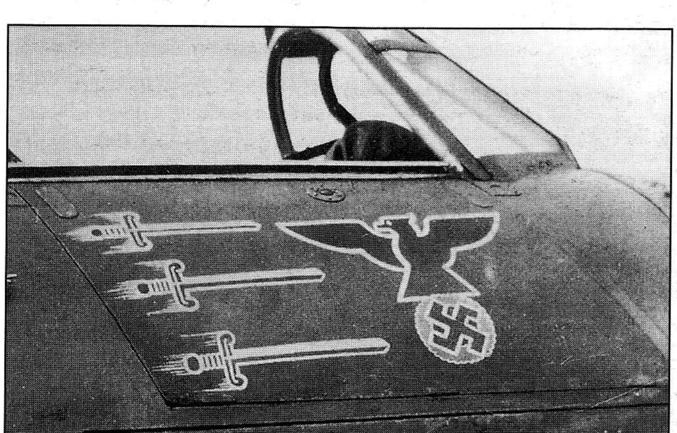
Aquí se ve al Flg. Off. "Birdy" Bird-Wilson, perteneciente al 17° Sqn, relajándose en las cuidadas instalaciones del Club de Oficiales de la base de Debden a principios del verano de 1940. La foto inferior muestra la insignia personal de Bird-Wilson que había pintado en la puerta de la cabina del P3878 a finales del mes de julio. A diferencia de sus contemporáneos, el jefe del 17° Sqn. (la unidad tuvo tres durante aquellos meses) parecía haber adoptado una actitud bastante tolerante con relación a los emblemas personales durante el verano de 1940.



"PEEWIT"

El convoy C.W.9, al cual la RAF había asignado el nombre en clave de "Peewit", estaba compuesto por 20 barcos mercantes y 9 navíos de escolta. Había salido del Medway1 al anochecer del 7 de agosto y se disponía a intentar atravesar el ahora peligroso Estrecho de Dover al amparo de la oscuridad de la noche. Sin embargo, fue detectado por una estación de radar alemana equipada con el nuevo radar Freya situada en la costa de Calais y fue atacado por lanchas torpederas alemanas que consiguieron hundir tres de los mercantes. Cuando amaneció, la 3ª Luftflotte de la Luftwaffe recibió la orden de rematar el convoy cuando sobrepasase Brighton.

Dos días antes, el Reichsmarschall Göring había dicho a los jefes de las Luftflotten, reunidos en su casa de Karinhall, que se preparasen para la fase siguiente de la batalla, que daría comienzo el 10 de agosto – Adlertag (el Día del Águila). Según los estrategas de la Luftwaffe, esta serie de ataques marcaría el principio del fin de la RAF, cuando los bombarderos alemanes atacasen las principales bases aéreas e instalaciones militares tanto del Sur como del Norte. Göring alardeaba de que en sólo cuatro días todas las bases de cazas del sur de Inglaterra quedarían inutilizadas y en un plazo de cuatro semanas el resto de las defensas británicas sería aplastado – todo ello perfectamente sincronizado con la invasión planeada, cuyo nombre en clave era *Seelöwe* [*('León marino'),*] y que estaba prevista para mediados de septiembre.



El Generalfeldmarschall Hugo Sperrle, jefe de la 3ª [*Luftflotte*], la cual debía desempeñar un papel clave en el aniquilamiento del Mando de Caza, consideró que el convoy "Peewit" era un objetivo ideal para que sus bombarderos practicasen los ataques contra objetivos puntuales, al mismo tiempo que permitiría a sus *Gruppen* de caza de escolta infligir un número importante de bajas a sus oponentes de la RAF cuando éstos intentasen defender a los desafortunados mercantes. El arma clave de los alemanes iban a ser los más de 60 Ju 87B de los StGs 2, 3 y 77,

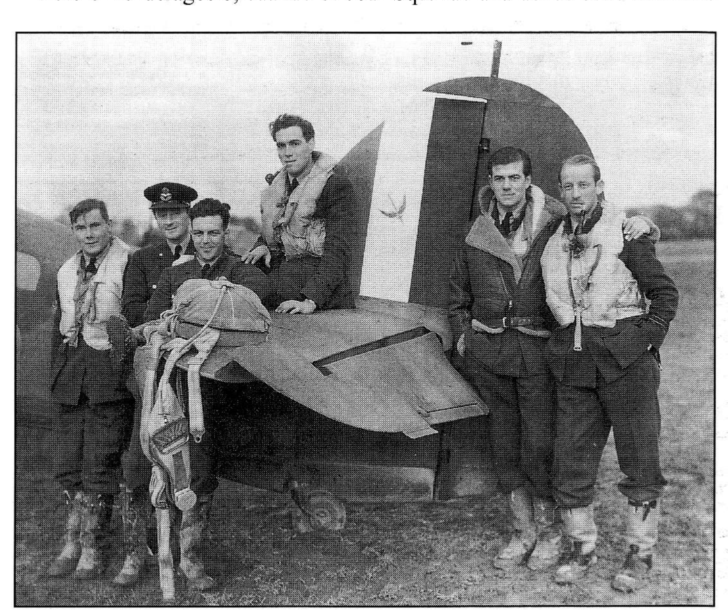
que en pequeñas formaciones de bombarderos en picado serían enviados a probar las defensas del Mando de Caza a lo largo de la mañana del día 8.

Para consternación de Sperrle, el 11° Grupo pareció ser capaz de encargarse de los grupos errantes de Stukas y de sus Bf 109E de escolta, en un día en que 27 aviones alemanes fueron derribados o recibieron daños que hacían imposible su reparación frente a la pérdida de 12 pilotos de la RAF –9 de los cuales pilotaban Hurricane–. De hecho, hasta que los cazas defensores no se vieron abrumados por una gran formación compuesta por 57 Ju 87, poco después del mediodía, el convoy no sufrió bajas –cuatro mercantes fueron hundidos y muchos otros se vieron obligados a llegar como pudieron a los puertos costeros–. Lo cierto es que sólo cuatro mercantes consiguieron llegar a su destino en Swanage, en Dorset.

El 145° Sqn., con base en Westhampnett, estuvo en el mismo corazón de la acción a lo largo de la defensa del "Peewit", desorganizando los ataques de bombardeo en picado en tres diferentes ocasiones y atribuyéndose la destrucción de 21 aviones enemigos (el total real de victorias confirmadas parece ser que ascendió a 11). Sin duda la gran actuación del día entre los pilotos del Mando de Caza estuvo a cargo del curtido As de la operación *Dynamo* y jefe de la escuadrilla "B" del 145° Sqn., el Flt. Lt. A. H. "Ginger" Boyd (15 derribos y 3 derribos compartidos, y 1 aparato enemigo derribado sin confirmar, 2 probables y 4 dañados), a quien se le atribuyó la destrucción de cinco aviones (dos Bf 109E, dos Bf 110 y un Ju 87), más un sexto aparato enemigo (un Ju 87) que resultó dañado.

El Plt. Off. J. K. U. B. McGrath, del 601° Sqn., se convirtió en el segundo de los seis pilotos que alcanzaron la categoría de "As en un día" durante la Batalla de Inglaterra al igualar la cuenta de victorias de Boyd con cinco enemigos derribados en la tarde del 13 de agosto (Adlertag), también sobre la zona de la Isla de Wight. Derribó dos Ju 88 pertenecientes al KG 54, un Bf 110 del LG 1 y un par de "anónimos" Bf 109E. Estos éxitos se producían en medio de una racha de victorias en la que la cuenta de McGrath aumentó de 4 derribos y 2 posibles hasta 18 confirmados, 2 posibles y 3 dañados.

Pero el 15 de agosto, cuando el 601° Sqn. fue una de las ocho unidades



Cuatro de los seis pilotos del 601° Sqn. que aparecen en esta imagen (tomada en un húmedo aeródromo de Exeter a finales de septiembre de 1940) habían alcanzado la categoría de ases antes del final de la Batalla de Inglaterra. El Flt. Lt. W. P. "Billy" Clyde (segundo por la izquierda) se anotó 9 aparatos enemigos derribados, 1 derribo compartido, 2 probables y 1 y 1 dañados compartidos; el Flg Off Tom Grier (que está sentado en el plano de cola) contaba en su haber con 8 derribos y 4 derribos compartidos, 1 probable y 1 probable compartido y 1 dañado. Perdió la vida en combate al frente del 32° Sqn en una operación Ramrod sobre Francia el 5 de diciembre de 1941. El Flt. Lt. Sir Archibald Hope (que viste la chaqueta "Irvin" de piel de cordero) con 1 aparato enemigo derribado, 1 derribo compartido, 2 derribos sin confirmar, 3 probables y 1 probable compartido, 4 dañados y 1 ó 2 más sobre los cuales no se dispone de detalles en su haber; y a la izquierda de Hope, el Flt. Lt. H. C. Mayers, quien se había anotado 11 derribos y 1 derribo compartido, 3 probables y 1 probable compartido y 6 dañados antes del momento en que cayó en acción al frente del Ala 239 en el norte de África el 20 de julio de 1942. Obsérvese el emblema de la espada alada del 601° Sqn. pintado en la cola de este Hurricane.

enviadas a enfrentarse a 300 atacantes que se dirigían hacia la costa Sur, se le acabó la suerte. Tras haber despachado a un Ju 88 y haber dañado a otro más, el Hurricane de McGrath fue alcanzado por el fuego defensivo, él resultó gravemente herido en la cabeza y pasó los seis meses siguientes recuperándose de sus heridas en un hospital.

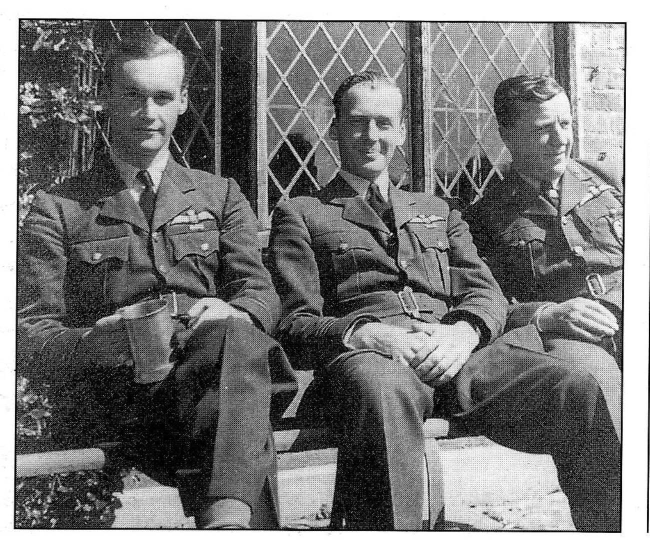


Volviendo al 145º Sqn, otros Ases que paladearon el éxito el 8 de agosto fueron el jefe del escuadrón, Sqn. Ldr. J. R. A. Pel (2 derribos y 3 derribos compartidos, 1 derribo sin confirmar, 2 dañados y 2 destruidos en tierra), quien consiguió derribar un Bf 109E y el derribo sin confirmar de un Ju 87, además de producir daños a un segundo Stuka; el jefe de la escuadrilla "A", Flt. Lt. R. G. Dutton (13 derribos y 6 derribos compartidos, 2 probables, 8 dañados y 1 dañado compartido), que destruyó tres Ju 87 y produjo daños a un Bf 109E; el Plt. Off. P. L. Parrot (5 derribos y 4 derribos compartidos, 1 derribo sin confirmar, 1 posible compartido, 5 dañados y 2 dañados compartidos), que se adjudicó en aquella jornada la destrucción de un Bf 109E y de un Ju 87; el Plt. Off. J. E. Storrar (12 derribos, 2 derribos compartidos, 1 derribo sin confirmar, 2 probables, 1 probable compartido, 3 dañados, 1 destruido en tierra y 8 también destruidos en tierra compartidos), que aquel día derribó dos Ju 87 y produjo daños a un tercero; y el Plt. Off. A. N. C. Weir (4 derribos, 2 derribos compartidos y 1 derribo sin confirmar) que más tarde, el 7 de noviembre de 1940, resultaría muerto, y que consiguió derribar dos Bf 109E y un Ju 87.

Dos de los más destacados pilotos del 145º Sqn. disfrutan del sol del verano en Westhampnet a principios de agosto de 1940. El oficial que está con la jarra es el jefe de la escuadrilla "A", Flt. Lt. R. G. Dutton (13 derribos y 6 derribos compartidos, 2 probables, 8 dañados y 1 dañado compartido), y el que está a su izquierda es el jefe del escuadrón, Sqn. Ldr. J. R. A. Peel (2 derribos y 3 derribos compartidos, 2 dañados y 2 destruidos o dañados en tierra). El tercer miembro del grupo es el Flg. Off. Antoni Ostowitz, el cual fue uno de los primeros pilotos polacos enviados a las unidades del frente del Mando de Caza el 16 de julio de 1940. También fue uno de los primeros pilotos polacos que murieron en combate, al ser derribado sobre la isla de Wight la mañana del 11 de agosto a bordo del V7294 (*foto cedida por el Museo de la RAF*).

La otra cara de la moneda de todos estos éxitos fue la pérdida de cinco pilotos del 145º Sqn, entre los cuales se contaba el As de 19 años de edad Plt. Off. E. J. C. Wakeham DFC (4 derribos, 3 derribos compartidos y 2 dañados), que había estado encuadrado en la unidad desde octubre de 1939, y había conseguido victorias en Francia, en las costas de Dunkerque y sobre el Canal de la Mancha.

La unidad sufrió más bajas durante las grandes incursiones contra Portland y Dover del día 11 (dos pilotos resultaron muertos y su oficial jefe fue herido) y el día 12 mientras defendían las estaciones de radar (tres pilotos perdieron la vida). Después de esto, el escuadrón fue trasladado al Norte, al aeródromo de Drem (al este de Edimburgo), siendo encuadrado en el 13º Grupo y clasificado como una fuerza agotada.



Siete de los pilotos que murieron en acción cuando volaban con el 145º Sqn. habían estado en la unidad durante sólo cuestión de semanas y tres de ellos pertenecían a la primera hornada de aviadores polacos destinados al frente. Este ritmo de desgaste creciente era causa de gran preocupación tanto para los altos jefes de la RAF como para los pilotos que luchaban en el frente de combate, y los veteranos, como Dennis David (¡quien sólo tenía

la edad de 22 años!), se estremecían ante lo "verdes" que estaban sus nuevos compañeros de escuadrón:

"En aquellos días desesperados, si tenías 21 años, eras un viejo. Era terrible ver a los jóvenes que nos llegaban. Algunos de ellos tenían sólo 18 años, pero lo que daba miedo no era su edad, sino lo inexpertos que eran. Sólo tenían ocho o nueve horas de vuelo en un Hurricane. Lo que necesitábamos eran hombres con 30 o 40 horas de adiestramiento operativo. Necesitábamos hombres que fuesen capaces de medirse con los pilotos alemanes, que eran bastante buenos".

Robert Stanford Tuck (27 enemigos derribados, 2 derribos compartidos, 1 sin confirmar, 1 sin confirmar compartido, 6 probables, 6 dañados y 1 dañado compartido) también se percató de lo inadecuado de los pilotos de reemplazo que llegaban al frente de batalla cuando empezó pilotando Sptifires como jefe de escuadrilla en el 92° Sqn., antes de asumir el mando del 257° Sqn., equipado con Hurricane, a principios de septiembre:

"A los novatos les contábamos todo lo que podíamos. Si tenías tiempo, volabas con ellos para demostrarles lo que querías decir. Les enseñabas a virar correctamente y las maniobras evasivas. Después les dejabas volando solos durante un rato y ascendías hacia el sol para efectuar un ataque de entrenamiento contra ellos. Si se quedaban flotando solos en el aire como preguntándose '¿Dónde está?' y uno sabía que no le habían visto, en el último instante, cuando en un combate de verdad se abriría fuego, decías por la radio: 'OK estás muerto'. Con esto aprendían muy rápido a no volar por debajo del sol siempre que pudiesen evitarlo. Si conseguían superar los dos o tres primeros combates, yo consideraba que ya estaban preparados. Pero siempre eran los novatos los primeros en caer. De repente, algo aparecía a sus espaldas y ¡boom!".

El triple As "Pete" Brothers sirvió como jefe de escuadrilla tanto en el 32° Sqn., que tantos éxitos obtuvo, como posteriormente en el 257° Sqn. (junto con "Bob" Stanford Tuck) trasladándose al Norte con esta última unidad al ser encuadrada en el 13° Grupo a finales de agosto:

"Como jefe de escuadrilla intentabas enseñar a tus pilotos tantos trucos como fuese posible, especialmente los relacionados con el combate aéreo. Yo solía intentar persuadirles de que cuando íbamos en formación en una patrulla en busca del enemigo, volasen siempre con el timón de dirección un poco descompensado de modo que el avión fuese ligeramente de lado. De ese modo, si te atacaban desde arriba, el enemigo estimaba la dirección indicada por el morro y la popa de tu avión, cuando hacía puntería y disparaba, no estabas volando exactamente donde él pensaba que debías estar, –es decir, volando recto. Tenías que recordar corregir inmediatamente la descompensación tras el ataque inicial para así poder disparar tus armas en la posición correcta.

La otra cosa que yo enseñaba a los pilotos era que si eras atacado por detrás y veías cómo los disparos trazadores pasaban a tu alrededor, siempre había que orientar el aparato en la dirección de los disparos en lugar de huir de ellos porque si, por ejemplo, los disparos te pasan por la derecha, el piloto atacante lo verá y, por consiguiente, corregirá su puntería hacia la izquierda. Por lo tanto, si intentas salirte de la línea de fuego, lo único que se consigue es meterse en su línea de tiro ya corregida. Sin embargo, si viras hacia la derecha puede que seas alcanzado por un solo proyectil al atravesar la primera ráfaga de disparos, pero después de eso el enemigo estará apuntando muy a tu izquierda, con lo que su puntería es completamente errónea".

Izquierda, arriba
Otros dos Ases del 601° Sqn. (esta unidad produjo diez en total durante la Batalla de Inglaterra) disfrutando de una rápida comida entre salidas a principios de agosto de 1940. A la izquierda está el Flg. Off. G. N. S. "Mouse" Cleaver, que probablemente había conseguido derribar 7 aparatos enemigos y 2 probables antes de sufrir terribles heridas en el rostro, al hacerse pedazos el plexiglás de la cabina de su Hurricane (P3232) a causa del impacto de un proyectil explosivo, durante un combate sobre Winchester a últimas horas de la tarde del 15 de agosto. A causa de las graves heridas que sufrió en ambos ojos, Cleaver nunca pudo volver al servicio activo y acabó siendo licenciado de la RAF en 1943. El segundo piloto que aparece en esta fotografía es el Flt. Lt. M. L. Robinson (*foto cedida por el Museo de la RAF*).



Como primer As del Spitfire de la RAF (hazaña que había conseguido en sólo 48 horas sobre Francia entre el 23 y el 24 de mayo), el Sqn. Ldr. "Bob" Tuck llegó al 257° Sqn. en septiembre de 1940 trayendo consigo una considerable experiencia de combate, aunque nunca se había sentado a los mandos de un Hurricane antes de su llegada a esta nueva unidad para asumir su mando . Sin embargo, Tuck se hizo rápidamente con el caza Hawker y a los cuatro días de haberlo pilotado por primera vez conseguía su primer derribo con este avión. Para finales de 1940 Tuck se había anotado 7 aparatos enemigos derribados, 4 probables y 2 dañados pilotando el caza Hawker.

LOS *SPITFIRES* EN ACCIÓN

La imagen estereotipada de la Batalla de Inglaterra, reproducida en tantas y tantas ilustraciones y películas, es la de dos cazas adversarios persiguiéndose el uno al otro por el cielo, aparentemente enzarzados en un combate individual. La realidad es que, durante una acción aérea a gran escala, era raro que los combates de persecución uno contra uno durasen más de 20 segundos. Para ello era preciso que se encontrasen frente a frente dos pilotos adversarios con una destreza en el vuelo superior a la media y, además, ambos debían estar dispuestos a aceptar los riesgos adicionales que implicaba este tipo de lucha.

Dejando aparte la posibilidad de que el piloto enemigo pudiese ser un verdadero As o un As en ciernes, siempre existía el peligro de que un combate privado se convirtiese en público. Un piloto que se concentrase durante demasiado tiempo sobre un oponente se hacía vulnerable al riesgo de ser atacado por un "intruso" que llegase por una dirección inesperada.

Tras haber examinado cuidadosamente numerosos relatos e informes de los combates que tuvieron lugar durante la acción del 15 de septiembre de 1940 –el Día de la Batalla de Inglaterra– este autor sólo pudo hallar un único caso de combate de uno contra uno de cierta duración durante aquel día. Durante la acción que tuvo lugar a media tarde, el Sqn. Ldr. Brian Lane (6 enemigos derribados, 1 derribo compartido, 2 derribos sin confirmar y 1 probable) iba al mando de 19º Sqn. –formando parte de la "Gran Ala" del 12º Grupo– en una acción contra bombarderos alemanes que se dirigían contra Londres. Antes de que los Spitfire alcanzasen la formación de bombarderos, fueron atacados por los Bf 109 y obligados a dispersarse. Lane se lanzó en persecución de uno de los cazas alemanes y en su clásico volumen sobre la guerra *Spitfire Pilot* (vuelto a publicar posteriormente con el título de *Spitfire Squadron*) describiría aquel combate en los siguientes términos:

"Me vio cuando viré para situarme tras él y, metiendo a tope el timón de dirección hacia el interior del viraje, me paso por debajo a punto de rozar mi



El Flt. Lt. Derek Boitel-Gill fue uno de los jefes de escuadrilla del 152º Sqn. durante la Batalla de Inglaterra y se le atribuyó haber derribado 8 aparatos enemigos y 1 dañado compartido (reclamó haber derribado tres enemigos en una salida sobre Portland Bill el 15 de agosto).



El As del Spitfire Sqn. Ldr. Brian Lane (en el centro) mandó el 19º Sqn. durante las últimas fases de la Batalla de Inglaterra. El 15 de septiembre este piloto entabló un prolongado duelo en el aire uno contra uno contra un Bf 109 en las proximidades de Londres. Posteriormente escribiría una obra de gran éxito en la que relata sus experiencias con los Spitfire.

aparato. Rápidamente ascendí haciendo un viraje vertical a punto de entrar en pérdida, me lancé tras él y pude lanzarle una ráfaga corta según me iba acercando antes de que volviese a salirse de mi visor de puntería".

"Desde luego que aquel piloto alemán sabía cómo había que manejar un 109 – nunca había visto a ninguno revolverse como aquél, y estaba seguro de que en cualquier momento sus alas se le desprenderían del fuselaje–. Sin embargo, resistieron en su sitio y continuó obligándome a seguirle en aquel condenado baile mientras yo me esforzaba por conseguir engancharle con mi visor otra vez".

"En dos ocasiones conseguí lanzarle una ráfaga corta, pero no creo que le alcanzase; entonces él consiguió virar hacia mi cola. Efectuando un brusco viraje a la vertical empecé a conseguir acercarme a la suya. Era evidente que sus virajes llevaban a su avión hasta el límite de sus posibilidades y pude ver cómo los flaps de borde de ataque de las alas estaban extendidos, lo cual demostrada que estaba a punto de entrar en pérdida. Además, sus alerones parecían también estar a punto de arrancarse, ya que primero un ala y después la otra se inclinaron violentamente".

"De repente, ofreciendo una magnífica ocasión al Spitfire, salió rápidamente del viraje y realizó un medio tonel atravesando invertido por delante de mi morro. Yo apenas podía ver el sentido de esta maniobra a menos que él esperase que yo hiciese una maniobra similar, sabiendo que si lo hacía, mi motor se pararía (a causa del carburador de tipo flotante con que estaba equipado el motor Merlin), mientras que el suyo seguiría funcionando gracias a estar equipado con un sistema de inyección de combustible, y de este modo conseguiría escaparse. O eso, o se había desvanecido y, durante unos instantes, no se daba cuenta de lo que estaba pasando, porque continuó volando invertido durante varios segundos, dándome oportunidad de lanzarle una buena ráfaga lateral. Por un momento se enderezó a medias y, lentamente, empezó a caer en picado desapareciendo entre las nubes todavía invertido, dando la impresión de estar fuera de control".

"Por el rostro me corrían gotas de sudor y en torno a la boca y la nariz notaba que mi mascarilla de oxigeno estaba húmeda y pegajosa. Después del esfuerzo me sentía bastante agotado y tenía dolorido el brazo derecho a causa de los movimientos bruscos y continuados de palanca en todas direcciones que había tenido que hacer. Cuando se vuela a gran velocidad es

El Flg. Off. Bob Holland (5 derribos, 1 derribo compartido, 2 derribos sin confirmar, 2 derribos sin confirmar compartidos, 4 probables, 6 dañados y 1 dañado compartido) fue derribado por el fuego cruzado de varios He 111 sobre Asford, Kent, el 15 de septiembre de 1940. Se le practicó una operación de cirugía plástica en la rodilla para que ésta pudiese funcionar adecuadamente, y continuó volando con el 92° Sqn.





Dos pilotos auxiliares de antes de la guerra pertenecientes al 602° Sqn. que llegaron a convertirse en Ases: El Sqn. Ldr. Alexander "Sandy" Johnstone y el Flt. Lt. Archie McKellar. Durante la primera semana de noviembre de 1940, habiendo mandado la unidad desde el anterior mes de julio, Johnstone consiguió derribar 7 enemigos, 2 derribos compartidos, 1 derribo probable, 6 dañados y 1 dañado compartido. Archie McKellar tomó parte en la primera acción llevada a cabo por los Spitfire el 16 de octubre de 1939, en la que compartió la destrucción de un Ju 88. Poco más de una semana después compartió el derribo de un He 111. Después paso a los Hurricane como Jefe de escuadrilla en el 605° Sqn. "Condado de Warwick", muriendo en combate en noviembre de 1940. Su cuenta de victorias ascendía a 17 derribos, 3 derribos compartidos, 5 derribos probables y 3 dañados.



El X4382 del As con once victorias en su haber Plt. Off. "Pedro" Hambury, del 602° Sqn. en la base de Westhampnett en agosto de 1940. Con este Spitfire, que sobrevivió a la guerra para ser reducido a chatarra, este piloto reclamó haber derribado 2 aparatos enemigos, 1 derribo compartido y medio dañado.

El Sgt. Basil "Ginger" Wheil ya había entrado en acción en Noruega pilotando los Gladiator II antes de ser destinado al 602° Sqn. en julio de 1940. Durante aquel verano participó con el escuadrón auxiliar en numerosas salidas consiguiendo sumar a su cuenta de victorias 6 aviones derribados y 2 derribos compartidos junto con 1 derribo probable y 1 derribo probable compartido antes de resultar mortalmente herido tras un aterrizaje de emergencia fallido el 7 de octubre.



necesario hacer una fuerza considerable para mover la palanca de mando con rapidez y brusquedad para efectuar maniobras violentas".

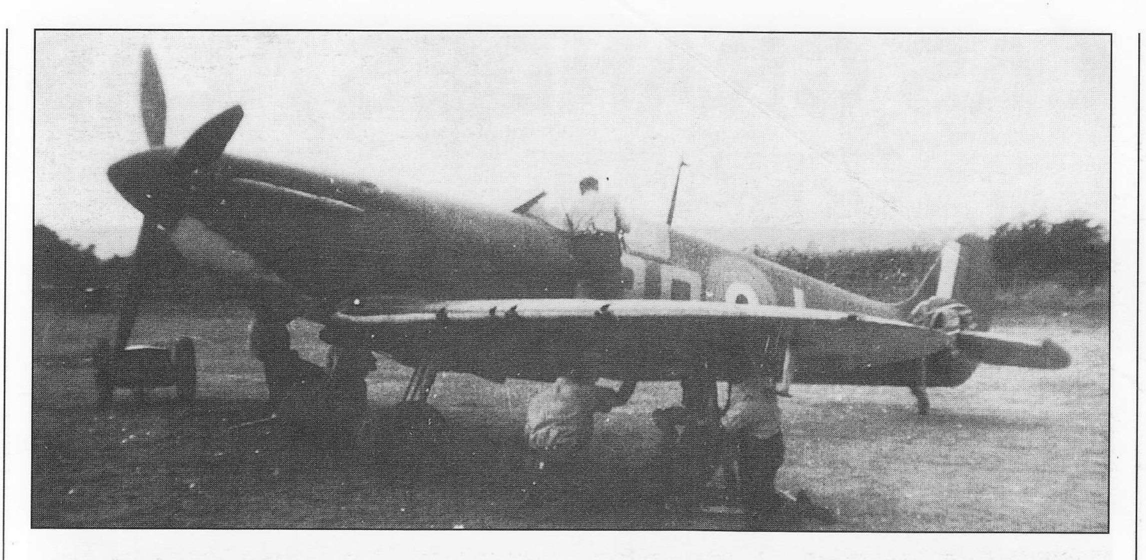
"Lane reclamó aquel Messerschmitt como 'derribo probable', pero no fue posible relacionarlo con ninguna pérdida alemana conocida. Aquella tarde no se estrelló en tierra ningún Bf 109 dentro de un radio de treinta millas alrededor de Dartford, que fue la localización donde Lane informó que había tenido lugar el combate. Cuando pilotos de una habilidad en el vuelo superior a la media se enzarzaban en un duelo en el aire eran, normalmente, lo bastante inteligentes como para evitar ser derribados. Generalmente este tipo de acciones terminaban sin que pudiese asegurarse un resultado definitivo.

Un bravo atacante

Después de haber lanzado su carga de bombas sobre objetivos situados en la zona de Ham, al este de Londres, los Heinkel del KG 26 pusieron rumbo de regreso a su base. Durante el trayecto de vuelta, al cruzar Kent, los bombarderos fueron atacados por Spitfire del 603° Sqn. Uno de los pilotos de aquellos bombarderos, el Leutnant Roderich Cescotti, recuerda la especial determinación de uno de aquellos defensores:

"Un pequeño número de Tommy consiguió atravesar la pantalla defensiva de nuestra escolta de cazas. Vi a un Spitfire que efectuaba un picado abrupto a través de nuestra escolta, nivelaba su vuelo y se acercaba rápidamente a nuestra formación. Abrió fuego desde enfrente de nosotros y hacia la derecha, y vi cómo sus trazadoras venían directamente hacia nosotros. En aquel instante un Messerschmitt 109, al que no habíamos visto antes, apareció detrás de la cola del Spitfire; pero el Tommy continuó su ataque, lanzándose directamente contra nosotros mientras sus proyectiles atravesaban nuestro aparato. No podíamos contestar a sus disparos por temor a alcanzar al Messerschmitt. Me cubrí el rostro con el brazo izquierdo para protegerme de las esquirlas de plexiglas que salían despedidas por toda la cabina, mientras sostenía los mandos con la mano derecha. Separados sólo por la delgada pantalla de plexiglás, estábamos cara a cara con las ocho ametralladoras del enemigo".

"En el último momento el Spitfire ascendió bruscamente y pasó a poca distancia por encima de nuestro avión. Entonces, se colocó en posición



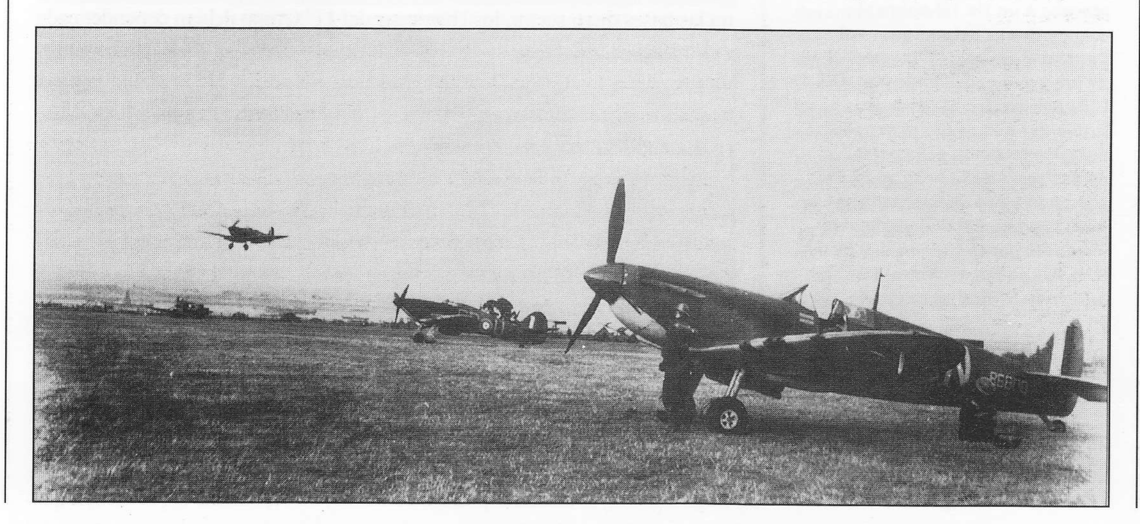
invertida, como si estuviese fuera de control, y comenzó a descender rápidamente dejando tras de sí una estela de humo negro. Haciendo un movimiento de balanceo con sus alas, el Messerschmitt pasó delante de nosotros y viró disponiéndose para otro ataque. La acción había durado sólo unos pocos segundos, pero demostró la resolución y coraje con que los Tommy combatían sobre su propio país".

El bombardero recibió varios impactos pero Cescotti pudo mantener su puesto en la formación y regresar a salvo a su base. Es casi seguro que el valiente piloto de Spitfire era el Flg. Off. Peter Pease, perteneciente al 603° Sqn., que fue derribado en un momento y lugar y de una forma que encaja con el relato de Cescotti. Pease estaba todavía dentro de la cabina de su caza en llamas cuando se estrelló contra el suelo cerca de Maidstone.

El hijo de Sir Richard Pease de Richmond, Yorkshire, Arthur Peter Pease había cursado estudios en Eton y en la Universidad de Cambridge antes de unirse a las filas de la RAF al comienzo de la guerra. En julio de 1940 entró a formar parte del 603° Sqn. y en los combates que siguieron, hasta el momento de su muerte, se le atribuyó el derribo de un aparato enemigo y otro derribo compartido.

Esta foto, tomada en Gravesend en septiembre de 1940, muestra el R6800/LZ-N del Sqn. Ldr. Rupert "Lucky" Leigh (1 derribo y 1 derribo compartido), que fue jefe del 66° Sqn. de abril a octubre de 1940. El R6800 fue derribado por el Major Werner Mölders sobre Westerham, Kent, el 17 de octubre, cuando era pilotado por el norteamericano Plt. Off. H. W. Reilley, que murió en aquella acción.

El Plt. Off. David Croock, que antes de la guerra había sido piloto auxiliar, alcanzó la categoría de As durante la Batalla de Inglaterra pilotando este Mark I R6899/PR-L. En esta foto se ve cómo este aparato está siendo rearmado en Warmwell el 13 de agosto, tras haber aterrizado después de combatir con éxito contra los Bf 109 sobre Poole Harbour. Croock resultó muerto en 1944 mientras prestaba servicio como instructor.



LAS GRANDES ALAS



¡Menuda sed da pilotar los Hurricane! Los miembros de la escuadrilla "B" del 85° Sqn. se relajan tras salir del estado de alerta en Castle Camps a principios de julio de 1940. Poco después de que fuese tomada esta fotografía perdieron la vida dos de los pilotos que en ella aparecen. El Sgt. Leonard Jowitt (el tercero por la derecha con la cabeza afeitada, ¡resultado de haber perdido una apuesta durante una fiesta del escuadrón!) cayó en acción cuando atacaba a un He 111 sobre el convoy Booty, sobre aguas del Canal a la altura de Flixstowe el 12 de julio, y el neozelandés Plt. Off. J. L. Bickerdike (en el extremo izquierdo) que murió al estrellarse cuando efectuaba acrobacias aéreas cerca de la base, el 22 de julio. A lo largo de la batalla, los Ases Flg. Off. P. P. Wolods-Beawn (segundo por la izquierda) y Flt. Lt. R. H. A. Lee (en el centro) también perderían la vida en combate.

Los Hurricane del 145° Sqn. no fueron los únicos que sufrieron un gran número de bajas cuando el centro de gravedad de la campaña de bombardeos de la Luftwaffe pasó de los ataques contra convoyes costeros a los dirigidos contra las bases navales y los aeródromos y estaciones de radar de la RAF, situados a lo largo de la costa Sur de Inglaterra. Entre el 8 y el 19 de agosto, unos 55 pilotos de Hurricane perdieron la vida en combate (cifra en la que no se incluyen las 10 bajas que tuvo el 145° Sqn.) mientras que un número de pilotos equivalente a la mitad de esa cifra quedó apartado del frente por precisar hospitalización a causa de las heridas recibidas en la lucha.

Durante esta etapa de grave crisis, a finales de agosto, se planteó una muy intrincada controversia táctica. Al aumentar la intensidad de los ataques contra las bases de su sector, los Hurricane del 11° Grupo debían depender cada vez más para la defensa de sus bases del apoyo de las unidades vecinas pertenecientes a los Grupos 10° y 12°, mientras sus propios aparatos estaban ocupados empeñados en enfrentarse a las formaciones de bombarderos que se dirigían a atacar los objetivos principales.

El apoyo prestado por el 10° Grupo al oeste de los condados próximos a Londres fue normalmente el adecuado, pero las relaciones entre el 11° Grupo y sus "casi vecinos" del 12° Grupo eran tan malas que el día 27 de agosto, el AVM Park se vio obligado a presentar una queja en toda regla ante su jefe superior, el Air Chief Marshall Dowding. En ella afirmaba abiertamente que las bases de su sector habían sufrido fuertes bombardeos porque el 12° Grupo no había hecho lo que se le había pedido que hiciese, proteger sus aeródromos. En la siguiente cita del AVM Park se explica claramente los motivos de la queja:

"En unas cuantas docenas de ocasiones, cuando había enviado a todos los escuadrones disponibles del 11° Grupo a detener el ataque principal del enemigo a la mayor distancia posible de sus objetivos, solicité al 12° Grupo que

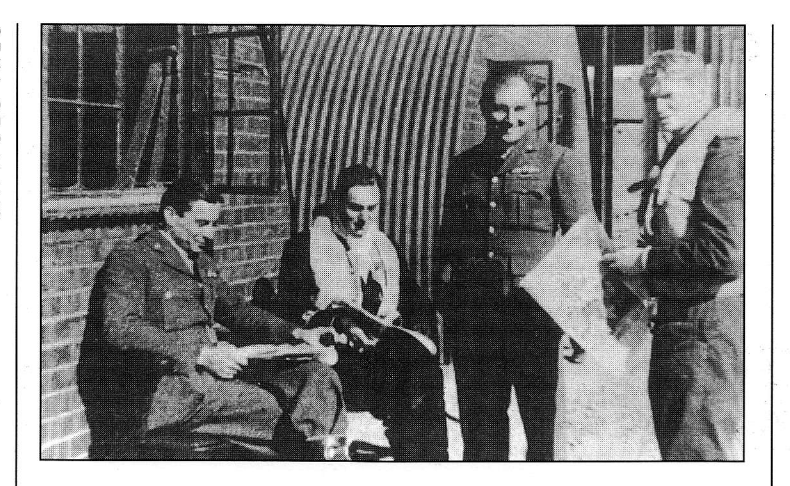




Arriba: Una fotografía oficial de los principales Ases del Hurricane del 303º Sqn. "polaco" tomada en Northolt en septiembre de 1940. De izquierda a derecha: Plt. Off. M. Feric, Flt. Lt. J. A. Kent, Flg. Off. B. Grzeszczak, Plt Off. J. E. L. Zumbach, Plt. Off. W. Lokuciewski, Flg. Off. Z. K. Henneberg, Plt. Off. J. K. M. Daszewski y Sgt. E. Szaposznikow.

Centro: Un primer plano de Henneberg, Kent y Pisacek tomado al mismo tiempo que la fotografía de más arriba. Entre estos tres pilotos consiguieron 19 derribos durante un período de cinco semanas del 31 de agosto al 5 de octubre. Más adelante, tanto Feric como Henneberg perderían la vida durante la guerra.

Abajo: Otros dos pilotos polacos de Hurricane pertenecientes al 501º Sqn.: el Sgt. "Tony" Glowecki (a la izquierda) y el Plt. Off. Stefan Witorzenc (a la derecha), que se convertirían ambos en Ases. Glowecki consiguió cinco victorias en un día el 24 de agosto.



Pilotos de Spitfire del 19° Sqn. en Fowlmere. De izquierda a derecha, Plt. Off. Wallace "Jock" Cunningham de Glasgow; Sub-Lt. Arthur "Almirante" Blake, un piloto del Fleet Air Arm agregado a la RAF, Flt. Lt. Frantisck Dolezei, un checo que ya había combatido en las Fuerzas Aéreas Francesas antes de huir a Inglaterra para unirse a la RAF, y el Flg. Off. Francis Brideden de Nueva Zelanda.

enviase un par de escuadrones para defender una base de cazas u otros puntos vitales, posibles objetivos de las incursiones de flanco a cargo de formaciones menores. En lugar de enviar inmediatamente los dos escuadrones solicitados para proteger el objetivo vital, el 12° Grupo se retrasaba en las operaciones para enviar una gran Ala compuesta por cuatro o cinco escuadrones, con lo cual perdía un tiempo precioso... y por ese motivo llegaban siempre demasiado tarde para evitar que el enemigo bombardease el objetivo que debían proteger. En contadas ocasiones, solicité al 10° Grupo, desplegado a mi derecha, unos pocos escuadrones para proteger algún objetivo vital. No puedo recordar que jamás, en ninguna ocasión, este Grupo dejase de enviar inmediatamente los escuadrones solicitados al lugar que se le había indicado, salvando así miles de vidas de civiles y también los astilleros navales de Portsmouth, y el puerto y las fábricas de aviones de Southampton".

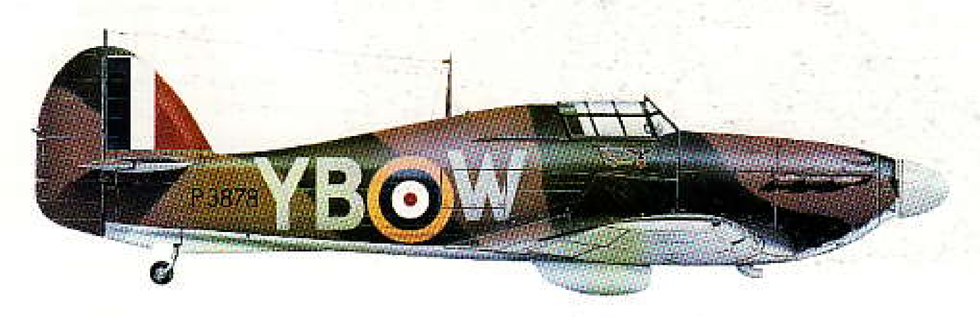
Como ya se ha indicado, la causa principal de aquellos roces era la creencia del jefe del 12° Grupo, AVM Trafford Leigh Mallory, de que sus unidades se empleaban mejor dando caza al enemigo en grandes formaciones ("Grandes Alas") integradas por entre tres y cinco escuadrones, en lugar de esperar a que apareciesen los bombarderos sobre los aeródromos del 11° Grupo. Él creía que el bombardeo de las bases de sector no tenía consecuencia siempre que se lograra derribar una cantidad suficiente de aviones enemigos antes de que consiguiesen huir de los cielos británicos. Los puntos de vista de Leigh Mallory eran compartidos tanto por el Segundo Jefe del Estado mayor del Aire, AVM Sholto Douglas, como por el legendario líder, a quien le faltaban las piernas, de la extraoficialmente titulada "Ala de Duxford", el Sqn. Ldr. Douglas Bader, Jefe del 242° Sqn.

A pesar de su impedimento físico, este piloto consiguió grandes éxitos mientras estuvo al frente del Ala, derribando 111 aviones que se sumaban al derribo de un Bf 109E conseguido sobre Dunkerque durante el breve período en que prestó servicio en los Spitfire como jefe de escuadrilla en el 222° Sqn.

Al completo, la "Gran Ala" del 12° Grupo estaba formada por cinco escuadrones: tres de Hurricane (los escuadrones 242°, 302° y 310°) y dos de Spitfire (los escuadrones 19° y 611°). La idea era que los dos escuadrones de Spitfire neutralizasen a la escolta alemana de cazas dejando manos libres a los tres escuadrones de Hurricane para atacar a los bombarderos. Sin embargo, en la práctica, este reparto teórico de cometidos sólo consiguió llevarse a cabo en raras ocasiones. Actuando al completo de fuerzas, el Ala sólo

El Flt. Lt. "Willie" Rhodes-Moorhouse DFC, hijo del piloto de la Primera Guerra Mundial condecorado con la Cruz Victoria Lt. W. B. Rhodes-Moorhouse había conseguido hacerse un hueco entre los Ases del 601° Sqn. al conseguir 5 derribos y 4 derribos compartidos junto a 4 probables, antes de morir en combate sobre Tunbridge Wells la mañana del 6 de septiembre de 1940.
(*foto cedida por Norman Franks*)





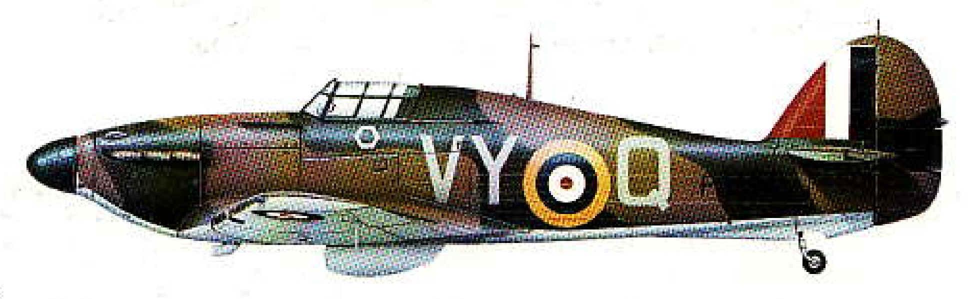
1
Hurricane Mk I P3878 perteneciente al 17° Sqn, pilotado por el Plt. Off. H. A. C. Bird-Wilson, Debden, 24 de septiembre de 1940

Este Mk I construido por Hawker fue entregado al 17° Sqn. recién salido de la fábrica en Debden el 1 de julio de 1940, participó en numerosas acciones desde esta base situada en Essex, predominantemente con Harold "Birdy" Bird-Wilson a los mandos. Sin embargo, la mañana del martes 24 de septiembre, la breve contribución de este aparato a la defensa de Gran Bretaña llegó a su fin por cortesía del *Geschwaderkommodore* Major Adolf Galland. Bird-Wilson sufrió graves quemaduras mientras luchaba por saltar en paracaídas del aparato en llamas, las cuales le mantuvieron sin poder participar en operaciones de vuelo durante seis meses.



2
Hurricane Mk I P3854 perteneciente al 85° Sqn., pilotado por el Sqn. Ldr. P.W. Townsend, Church Fenton, septiembre de 1940

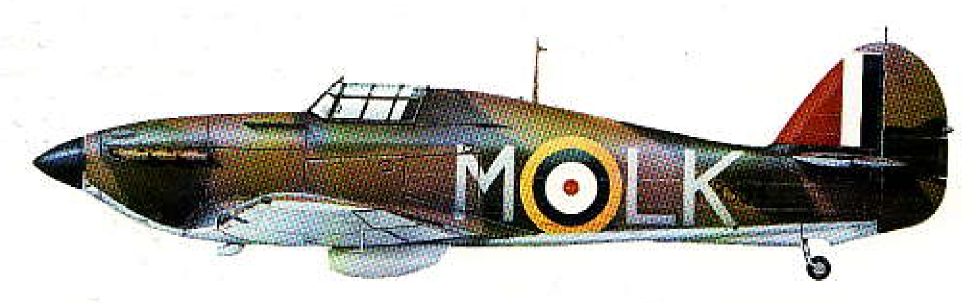
Este avión fue asignado a Peter Townsend a mediados de septiembre de 1940, cuando regresó al 85° Sqn. tras haberse repuesto de las heridas sufridas en su pierna izquierda, que había sido alcanzada por la ojiva de un proyectil de cañón durante el curso de un combate aéreo contra Bf 109 y Bf 110 el 31 de agosto sobre Tunbridge Wells. Antes de ser derribado por uno de los *Zerstörer*, había derribado un Bf 109E y reclamó otro más como probable. Mientras estaba convaleciente en el Hospital General de Croydon, los supervivientes de su unidad fueron trasladados al Norte, al 12° Grupo, para pasar un período de merecido descanso. En realidad, la unidad se había quedado sin mandos tras haber sido herido su jefe, ya que ambos jefes de escuadrilla murieron en acción a finales de agosto, y el que era su jefe en funciones, Flg. Off. Patrick Woods-Scawen perdió también la vida sólo 24 horas después de que Towsend fuese herido.



2

Hurricane Mk I P2798 perteneciente al 87° Sqn., pilotado por el Flt. Lt. I. R. Gleed, Exeter, agosto de 1940.

Este aparato se cobró un gran número de objetivos entre la Luftwaffe en 1940. Construido por Gloster bajo licencia a finales de marzo de 1940, el P2798 fue enviado a mediados de mayo a la base de Lille/Seclin formando parte de los aparatos de reemplazo enviados al 87° Sqn (la unidad había perdido diez Hurricane durante los seis primeros días de la *Blitzkrieg*). Su llegada a Francia coincidió con el destino del experimentado piloto de preguerra Flt. Lt. "Widge" Gleed a esta unidad de primera línea. De inmediato, Gleed causó sensación con el P2798. El 18 de mayo derribó dos Bf 109E, seguidos por otras tres victorias 24 horas después. Gleed continuó utilizando este aparato a lo largo de toda la Batalla de Inglaterra, consiguiendo con él cuatro derribos más además de dos probables y uno dañado entre el 15 de agosto y el 30 de septiembre. El P2798 continuó siendo su montura personal tras haber sido ascendido al mando del 87° Sqn. en diciembre de 1940, y, con Gleed a sus mandos, continuaría consiguiendo victorias sobre Francia en marzo y mayo de 1941.



4

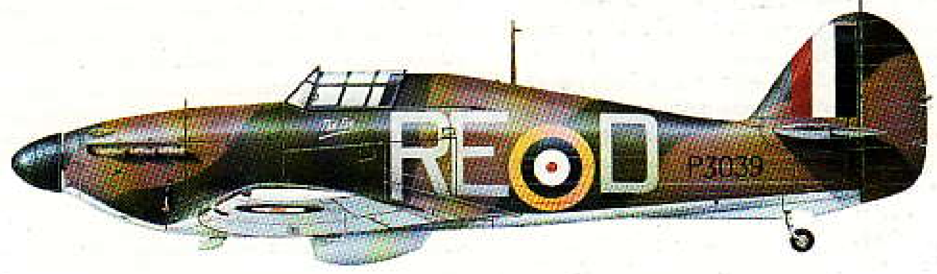
Hurricane Mk I P3394 perteneciente al 87° Sqn., pilotado por el Plt. Off. J. R. Cock, Hullavington, 26 de julio de 1940.

Éste fue uno de los Hurricane entregados al 87° Sqn. en su base de Church Fenton el 28 de mayo de 1940 para restablecer a la unidad el completo de sus efectivos. El P3394 fue pilotado la noche del 26 de julio por el As australiano de la Batalla de Francia "Johnny" Cock para conseguir su sexto derribo. Ésta fue una de las primeras interceptaciones nocturnas llevadas a cabo con éxito por el 10° Grupo y la única victoria conseguida por Cock con el P3394, aunque este caza fue utilizado posteriormente, el 25 de agosto, por el Flt. Sgt. I. J. Badger para anotarse un derribo probable contra un Ju 88 y dañar a un Bf 109E durante un fiero combate sobre aguas del Canal a la altura de Portland.



5
Hurricane Mk I P3221 perteneciente al 145° Sqn., pilotado por el Flt. Lt. A. H. Boyd, Westhampnett, agosto de 1940.

Mk I construido por Gloster, modificado en el escuadrón, estaba equipado con la que, según se cree, fue una de las primeras cúpulas lisas montadas en un Hurricane de servicio en el frente. El lugar donde fue fabricada esta cúpula sigue siendo un misterio. Aunque parece no haber ningún informe oficial sobre la eficacia de esta modificación, las hazañas conseguidas por el que era su piloto habitual, el jefe de la escuadrilla "B" Adrian "Ginger" Boyd, hablan por sí mismas: 5 derribos confirmados y un sexto dañado el 8 de agosto, otro enemigo dañado el 26/27 de agosto, un derribo compartido el 12 de octubre y otra victoria más tres días después. El P3221 sobrevivió a la Batalla de Inglaterra hasta que la unidad recibió los Spitfire IIA en febrero de 1941.



6
Hurricane Mk I P3039 perteneciente al 229° Sqn., pilotado por el Plt. Off. V. M. M. Ortmans, Northolt, septiembre/octubre de 1940.

El 12 de julio de 1940 fueron entregados 4 Hurricane fabricados por Gloster al 229° Sqn. en su base de Wittering. De éstos, sólo el P3039 conseguiría sobrevivir a la Batalla de Inglaterra habiendo cosechado algunos éxitos con el piloto belga "Vicky" Ortmans a sus mandos. Al igual que otros Ases belgas, Ortmans, que había nacido en Londres, huyó a Gran Bretaña, vía Gibraltar, tras la retirada de su unidad (7/III/3, equipada con Fairey Fox) desde Bélgica a Francia el 18 de mayo de 1940. Ortmans había iniciado su carrera como piloto de caza de forma bastante desalentadora, al ser derribado su Hurricane por el fuego defensivo de un Do 17 el 30 de agosto, viéndose obligado a efectuar un aterrizaje forzoso. Sin embargo, pronto pudo tomarse la revancha, y a finales de octubre ya había conseguido 2 derribos, 1 derribo compartido, 1 probable, 1 dañado y 1 dañado compartido.



7
Hurricane Mk I P3462 perteneciente al 238° Sqn., pilotado por el Plt. Off. C. T. Davis, Middle Wallop, septiembre de 1940.

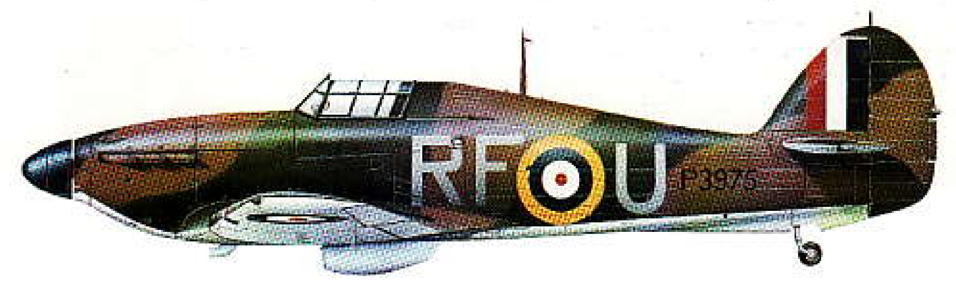
Equipado inicialmente con Sptifire tras su reorganización en Tangmere en mayo de 1940, el 238° Sqn. cambió a los Hurricane el mes siguiente. Seguidamente, la unidad se trasladó a la todavía inacabada base de sector del 10° Grupo en Middle Wallop. Casi al mismo tiempo, el galés Charles Davis entró a formar parte del 238° Sqn. El curso de formación de este joven piloto de Cornualles había sido drásticamente reducido para acelerar su incorporación al frente. Lo breve de su período de formación no pareció producir ningún efecto adverso en Davis, quien consiguió anotarse 4 derribos, 6 derribos compartidos, 1 probable, 1 dañado y 1 dañado compartido entre el 13 de julio y el 21 de septiembre.



10

Hurricane Mk I V6555 perteneciente al 257° Sqn., pilotado por el Sqn. Ldr. R. R. S. Tuck, North Weald, octubre de 1940.

El V6555, un veterano de la Batalla de Inglaterra que acabó sus días como Sea Hurricane Mk IA, fue pilotado nada menos que por el As Bob Tuck, quien "tomó posesión" de este avión poco después de su llegada a Marlesham Heath para hacerse cargo del 257° Sqn. Con el fin de elevar la moral de la unidad cuyo mando se le había encomendado, hizo que su tripulación de tierra decorase el caza con un panel en el que se denotaban sus éxitos en combate, el cual fue puesto al día según Tuck iba obteniendo cuatro victorias más hasta el final de la Batalla. También llevaba una caricatura de Churchill con un cigarro puro en la boca y blandiendo un palo, pintada en el lado de babor del fuselaje, debajo de la fila de svásticas que crecía continuamente.



11

Hurricane Mk I P3975 perteneciente al 303° Sqn., "polaco", pilotado por el Sgt. J. Frantisek, Northolt, septiembre de 1940.

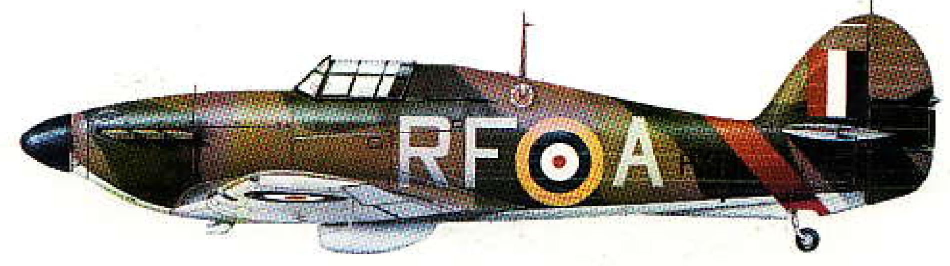
Este aparato, que fue uno de los últimos Hurricane construidos por Hawker formando parte del tercer lote de producción del modelo Mk I, consiguió un gran éxito con el 303° Sqn., tras su traslado a la unidad el 10 de agosto. Las dos primeras victorias atribuidas a este aparato (ambas contra Bf 109E) el 2 y el 3 de septiembre fueron también las primeras de la campaña para el Sgt. Josef Frantisek. Al terminar el mes, el registro del piloto checo ascendía a 17 derribos y 1 probable.



12

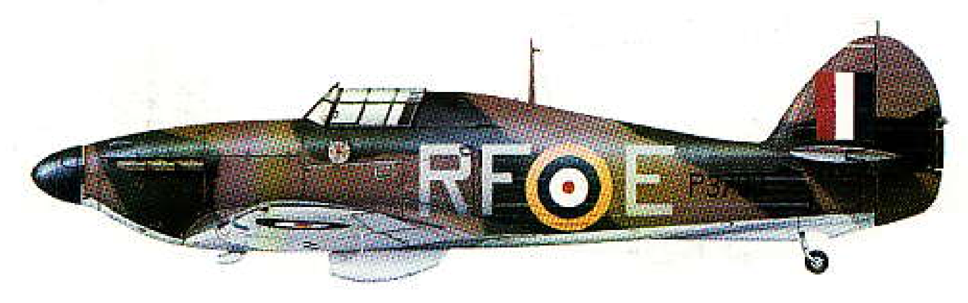
Hurricane Mk I R4175 perteneciente al 303° Sqn., "polaco", pilotado por el Sgt. J. Frantisek, Northolt, septiembre de 1940.

Como Josef Frantisek era sólo un sargento piloto, no se consideraba que tuviese la graduación suficiente para tener su propio Hurricane asignado. No obstante, parece que estableció una definitiva afinidad con este Mk I fabricado por Gloster, la cual acabó con el fin de ambos cuando se estrellaron inexplicablemente en Surrey, al terminar una patrulla rutinaria la mañana del 8 de octubre de 1940. Antes de su muerte, Frantisek había obtenido 8 derribos con el R4175. Alcanzado por el fuego enemigo en dos ocasiones durante los encarnizados combates aéreos de principios de septiembre, el Hurricane regresó a Northolt dos días consecutivos (el 6 y el 7) con daños infligidos por sus perseguidores, Bf 109E, sobre el este de Kent.



13
Hurricane Mk I P3120 perteneciente al 303° Sqn., pilotado por el Flg. Off. Z. K. Henneberg, Northolt, septiembre de 1940.

Este avión era uno de los varios Hurricane del 303° Sqn. que fueron adornados con una no reglamentaria banda roja pintada en el fuselaje delante de la cola, durante los meses de septiembre y octubre de 1940. Se cree que la unidad utilizaba este distintivo para denotar los aviones pilotados por los jefes de escuadrón y escuadrilla, siguiendo la costumbre de las unidades de la Fuerza Aérea Polaca durante los años treinta. El P3120 era pilotado por oficiales del calibre del Sqn. Ldr. Ronald Dellett, por los Flt. Lts. "Johnny" Kent y Zdzislaw Henneberg, y por los Flg. Offs. Wojciech Januszewicz y Witold Urbanowicz. Fue destruido en tierra cuando, el 6 de octubre, el aeródromo de Northolt fue atacado por un solitario Ju 88.



14
Hurricane Mk I P3700 perteneciente al 303° Sqn. "polaco", pilotado por el Plt. Off. M. Feric, Northolt, septiembre de 1940.

Este aparato, que había pertenecido al 238° Sqn., fue derribado por los Bf 109E sobre Beachy Head la tarde del 9 de septiembre. Su piloto, el Flt. Sgt. K. Wünsche, consiguió saltar en paracaídas sufriendo sólo ligeras quemaduras. El P3700, que estaba en el escuadrón desde el 8 de agosto, fue pilotado por al menos tres Ases (Zumbach, Henneberg y Feric) durante su breve estancia en Northolt y fue el utilizado el 6 de septiembre por "Ox" Feric para derribar un Bf 109E sobre Sevenoaks.



15
Hurricane Mk I P3308 perteneciente al 605° Sqn., pilotado por su jefe en funciones, Sqn. Ldr. A. A. McKellar, Croydon, octubre de 1940.

A pesar de su poca estatura, sólo medía 1 metro y 60 centímetros, "Archie" McKellar era un valeroso piloto a quien se le habían atribuido 17 derribos y 3 derribos compartidos (entre los que se contaban cinco Bf 109E derribados en una sola jornada el 7 de octubre), 5 probables y 3 dañados hasta el momento de su muerte en combate el 1 de noviembre de 1940. A bordo de este mismo avión, el escocés consiguió nada menos que 13,5 derribos, 4 probables y 1 dañado entre el 15 de agosto y el 7 de octubre. El P3308, que ostentaba el registro más elevado de derribos conseguidos por un Hurricane durante el curso de la Batalla de Inglaterra, fue dado de baja tras un accidente al tomar tierra en County Durham el 30 de abril de 1941.



16
Spitfire Mk IB R6776/QV-H del Flt. Sgt. George Unwin, del 19° Sqn., Fowlmere, agosto de 1940.

Este avión era uno de los Spitfire IB armados con cañón originales, que prestaron servicio en el 19° Sqn. durante un breve periodo en el verano de 1940. A diferencia de la mayoría de los pilotos de la unidad, molestos por la poca fiabilidad de los dos cañones que componían el armamento de sus Mk IB, Unwin obtuvo algunos éxitos a bordo de este avión, reclamando el derribo de un Bf 110 y otro más como derribo probable el 3 de septiembre. Modificado más adelante al modelo Mk VB, continuó prestando servicio en los escuadrones 92°, 316° y 306° antes de ser dado de baja en mayo de 1942 a causa de los daños sufridos en combate durante una incursión sobre Francia.



17
Spitfire Mk I N3173/KL-N del Plt. Off. Colin Gray, del 54° Sqn., Hornchurch, mayo de 1940.

Gray pilotaba este aparato sobre Dunkerque el 25 de mayo de 1940 (como se describe en el texto) cuando se anotó la victoria sobre un Bf 109E como derribo probable, pero estuvo a punto de ser derribado a su vez. Logró llevar su Spitfire de regreso a Hornchurch a pesar de los graves daños sufridos durante el combate, y tras ser reparado, fue entregado al 152° Sqn. en Wamwell, Dorset. El 20 de septiembre era pilotado por el australiano Sgt. K. C. Holland, quien, tras haber herido de muerte a un He 111P del 6./KG 55, cometió el fatal error de acercarse a su presa para comprobar su puntería, a consecuencia de lo cual fue derribado y muerto.



18
Spitfire Mk I N3183/KL-B KIWI del Plt. Off. Alan Deere, del 54° Sqn., Homchurch, mayo de 1940.

Éste fue el avión utilizado por Deere para derribar un Bf109E (el 24 de mayo) y un Bf 110 (el 25 de mayo) durante las acciones de apoyo a la evacuación de Dunkerque, donde obtuvo siete victorias (además de 1 derribo compartido, 1 sin confirmar y 1 dañado) en sólo cinco días. Este aparato fue derribado por elementos del II./JG 51 durante una encarnizada acción sobre el Canal el 9 de julio de 1940 resultando muerto su piloto, el Plt. Off. A. Evershed. El 54° Sqn. perdió otros dos Spitfire en esta acción, resultando también muerto otro piloto, mientras Al Deere resultaba con quemaduras leves al tener que efectuar un aterrizaje forzoso con el P9398 cerca de Manston.



19
Spitfire Mk I X4321/LZ-F del Plt. Off. Crelin "Bogie" Bodie, del 66º Sqn., Kenley, septiembre de 1940.

"Bogie" Bodie (5 y 5 derribos compartidos, 1 derribo sin confirmar, 8 y 2 probables compartidos, 3 y 1 dañados) efectuó un aterrizaje forzoso con este avión el 7 de septiembre cerca de Hawkinge tras un combate contra Bf 109 a la altura de Dover (había volado por primera vez sólo nueve días antes). Aunque inicialmente se pensó darlo de baja por haber sufrido daños demasiado importantes, el X4321 fue enviado a la fábrica Heston Aircraft Limited donde fue reparado. Al empezar el mes de diciembre de 1940 este caza había sido restablecido a su antiguo esplendor y continuó prestando servicio en los escuadrones 64º y 303º, hasta que fue entregado a la 58ª Unidad de Adiestramiento Operativo.



20
Spitfire Mk I R6596/QJ-S del Plt. Off. Alan Wright, del 92º Sqn., Pembrey, agosto de 1940.

Durante toda su carera operativa, el avión personal de Wright llevaba siempre la letra de identificación "S". Este avión es el que pilotaba la noche del 14 al 15 de agosto cuando compartió el derribo de un He 111P del 9./KG 27 que había sido enviado a bombardear los muelles de Cardiff. Dos de los otros tres pilotos a los que se atribuyó también el derribo de este bombardero eran Ases del 92º Sqn.: Flt. Lt. R. S. Tuck y Plt. Off. D. G. Williams (5 derribos, 1 derribo compartido, 1 derribo sin confirmar, 1 derribo no confirmado compartido, 2 probables y 6 dañados). El registro final de Wright fue de 11 derribos, 3 derribos compartidos, 2 "posiblemente derribados", 5 probables y 7 dañados. Aparte del derribo compartido del He 111, Wright utilizó también el R6596 para derribar un segundo Heinkel de noche el 29 de agosto y un tercero durante el día el 11 de septiembre; en esta última fecha también reclamó el derribo probable de un Bf 109E. La tarde del 9 de septiembre de 1940 Wright fue atacado por sorpresa por los BF 109E mientras patrullaba sobre Biggin Hill, y a duras penas consiguió aterrizar el gravemente dañado R6596 de regreso en su base.



21
Spitfire Mk I X4036/D-AZ del Plt. Off. Robert Doe, del 234º Sqn., Middle Wallop, agosto de 1940.

Aunque durante el verano de 1940 fue pilotado en numerosas ocasiones por Bob Doe, este aparato fue también el utilizado la tarde del 18 de agosto por el As más importante del 234º Sqn., Flg. Off. Patterson Hughes, para derribar dos Bf 109E (pertenecientes al I/JG 27) a la altura de la isla de Wight. Durante esta acción Doe reclamó el derribo de un *Emil* y otro más dañado, cuando los cazas alemanes intentaban proteger una gran formación de Ju 87 enviados a destruir la estación de radar de Poling, al oeste de Sussex, y varios aeródromos navales de la costa Sur.



8
Hurricane Mk I V7467 perteneciente al 242° Sqn., pilotado por el Sqn. Ldr. S. Bader, Coltishall, septiembre de 1940.

A pesar de haber participado en muchas acciones al frente, primero, del 242° Sqn. y después, de la "Gran Ala" de Duxford, el carismático Douglas Bader utilizó sólo tres Hurricane a lo largo de la Batalla de Inglaterra. El V7467 fue entregado a la unidad el 11 de septiembre e inmediatamente fue decorado con la graduación de Bader y el emblema extraoficial del 242° Sqn. bajo las toberas de escape. Bader continuó aumentando su número de victorias con el nuevo Hurricane, consiguiendo añadir 4 derribos, 1 probable y 2 dañados antes de que acabase el mes de septiembre. Tras haber conseguido su "distintivo púrpura" Bader no logró añadir más victorias a su registro con el caza Hawker, aunque continuó pilotando el V7467 hasta que dejó el 242° Sqn. en marzo de 1941.



9
Hurricane Mk I P3870 perteneciente al 249° Sqn., pilotado por el Plt. Off. R. G. A. Barclay, Church Fenton, julio de 1940.

George Barclay, procedente de Cornualles, fue uno de los tres pilotos enviados al 249° Sqn. tras haberse presentado voluntarios para trasladarse al Mando de Caza. Su curso "relámpago" de conversión en la 5ª Unidad de Adiestramiento Operativo le sirvió para efectuar la transición de pilotar un Lysander a un Spitfire tras sólo diez horas de vuelo a los mandos de este caza. A pesar de ello, de poco le valió a Barclay su rápido dominio del Spitfire, ya que cuando llegó a su nuevo destino se encontró con que la unidad estaba equipada con Hurricane, ¡avión en el que él jamás había volado! Este aparato combatiría posteriormente durante la Batalla de Inglaterra, pero Barclay no consiguió ninguna victoria con él.



22
Spitfire Mk I X4382/LO-G del Plt. Off. Osgood Hanbury, del 602° Sqn., Middle Wallop, agosto de 1940.

Hanbury utilizó el X4382 para derribar un Bf 110 cerca de Beachy Head el 15 de septiembre, para anotarse la mitad del derribo de un Ju 88 sobreTangmere el 21 de septiembre y un segundo Ju 88 el 30 de septiembre cerca de Selsey-Bembridge. Su registro final fue de 10 derribos, 2 derribos compartidos, 2 probables, 3 dañados y 2 dañados compartidos. En diciembre de 1940 el X4382 fue asignado al 610° Sqn. durante unos cuantos meses antes de convertirse en uno de los aparatos de la Unidad de Adiestramiento Operativo; sin embargo, todavía tuvo un último escarceo en el frente prestando servicio durante varios meses en el 412° Sqn. "Falcon" de la RCAF en julio/agosto de 1941. Fue dado de baja en enero de 1945.



19
Spitfire Mk I R6835/XT-W del Flg. Off. Brian Carbury, del 603° Sqn., Hornchurch, agosto de 1940.

Probablemente ésta fuese la combinación de piloto y avión de mayor éxito en el Mando de Caza durante el verano de 1940. A los mandos del R6835, Carbury consiguió derribar 8 Bf 109E entre el 29 de agosto y el 2 de septiembre, obteniendo cinco de estas victorias durante tres patrullas que realizó el 31 de agosto. Esta hazaña, con la que alcanzó la categoría de "As en un día" se añadió a los derribos de un *Emil* el día 29 y otro más el día 30. Durante el último combate que tuvo lugar la tarde del día 31 el 603° Sqn. se enzarzó en combate con elementos del I./JG 3 sobre el Estuario del Támesis, y, tras derribar dos Bf 109, el Spitfire de Carbury fue alcanzado por un proyectil de 20 mm que destrozó su sistema de aire comprimido. A causa de los importantes daños producidos por la explosión de la botella de oxígeno, el R6835 tardó diez meses en ser reparado, siendo finalmente asignado al 457° Sqn. (RAAF) en junio de 1941.



20

Spitfire Mk I R6691/PR-J del Flt. Lt. Frank Howell, del 609° Sqn., Middle Wallop, agosto de 1940.

Este Mk I en particular tuvo una participación muy activa en los combates en los que intervino el 609° Sqn. durante el verano de 1940, y fue el utilizado por Frank Howell (7 derribos, 3 derribos compartidos, 2 derribos sin confirmar, 2 probables, 2 dañados y 1 dañado compartido) para derribar un Stuka en la misma acción en la que participó el R6690. El binomio formado por Howell y el R6691 derribó un Bf 110 el 25 de agosto y un Do 17 el 15 de septiembre, así como varios derribos probables el 7 de septiembre. El 25 de septiembre, siendo pilotado por el Flg. Off. J. C. Newbery, este avión tuvo que efectuar un picado a toda potencia para escapar al acoso de los Bf 109, y en la posterior recuperación del mismo sufrió deformaciones en las alas y su cúpula se partió. En la cabina, el asiento del piloto se rompió a causa de la fuerza G a que estuvo sometida la estructura y Newbery sufrió graves lesiones internas.



22

Spitfire Mk I R6806/DW-N del Flt. Lt. John Ellis, del 610° Sqn, Biggin Hill, julio de 1940.

John Ellis, el piloto del 610° Sqn. de más éxito de 1940 (13 derribos, 1 derribo compartido, 1 derribo compartido sin confirmar, 1 derribo probable y 2 dañados), alcanzó la categoría de As con este avión el 25 de julio cuando, durante dos salidas sucesivas, consiguió derribar tres Bf 109E del III./JG 52 a la altura de la costa de Dover (los cazas alemanes actuaban como escoltas para una formación de Do 17 enviada a bombardear convoyes costeros). Ellis, piloto muy experimentado de la época anterior a la guerra, asumió el mando del 610° Sqn. tras la muerte en combate de su antecesor, Sqn. Ldr. A. T. Smith, el mismo día en que aquél alcanzó la condición de As. El R6806 participó en un gran número de acciones durante las primeras fases de la Batalla, siendo dañado en combate contra los Bf 109 el 12 de agosto y quedando fuera de combate el 2 de septiembre. Al principio se consideró que sólo valía para chatarra, pero tras nueve meses de reparaciones fue asignado al 132° Sqn. en julio de 1941 antes de ser transferido a la 52ª Unidad de Adiestramiento Operativo el mes siguiente. Fue dado de baja en marzo de 1945.



1
Aspecto inconfundible del Jefe del 242° Sqn., Sqn. Ldr. Douglas Bader en septiembre de 1940. Viste un impecable traje de vuelo modelo 1930 sobre su igualmente impecable uniforme de combate de oficial. Los zapatos con puntera metálica de Bader también han sido concienzudamente abrillantados, y sólo la adición de un pañuelo de cuello con lunares blancos y azules (para evitar las rozaduras en el cuello al girarlo continuamente durante el combate para escrutar el cielo en todas direcciones) añade un toque personal a la indumentaria del carismático jefe de escuadrón.

2
El Flg. Off. E. J. "Cobber" Kaine del 73° Sqn. está ataviado con el uniforme reglamentario de servicio de los oficiales de la RAF (obsérvese el pasador de su DFC bajo las alas y la ausencia del cinturón), pero este neozelandés de elevada estatura ha prescindido de la camisa de color azul pálido, prefiriendo un jersey blanco. Dentro de sus botas de vuelo reglamentarias modelo 1936 se distinguen unos gruesos calcetines blancos. Kaine, de carácter bastante relajado, llevaba con frecuencia dos botones de la guerrera desabrochados dejando a la vista su amuleto de la suerte, un tiki (dios Maorí) de jade verde que llevaba colgado del cuello con una cadena junto con sus placas de identificación reglamentarias. Lleva el casco y la funda del respirador colgados del hombro derecho.

3
En esta imagen se ve al Sgt. J. H. "Ginger" Lacey, del 601° Sqn. entre dos salidas sosteniendo su voluminoso paracaídas de "asiento" y los guantes de vuelo estilo guantelete en Béthenville, Francia, a mediados de mayo de 1940. Viste el uniforme de aviador con el botón superior de la guerrera desabrochado, y lleva puesta la camisa y corbata reglamentarias como corresponde a un suboficial. Sus botas son también del modelo 1936. Obsérvense el cable con el conector del radiotransmisor y el tubo del oxígeno colgando sobre su hombro derecho.





4

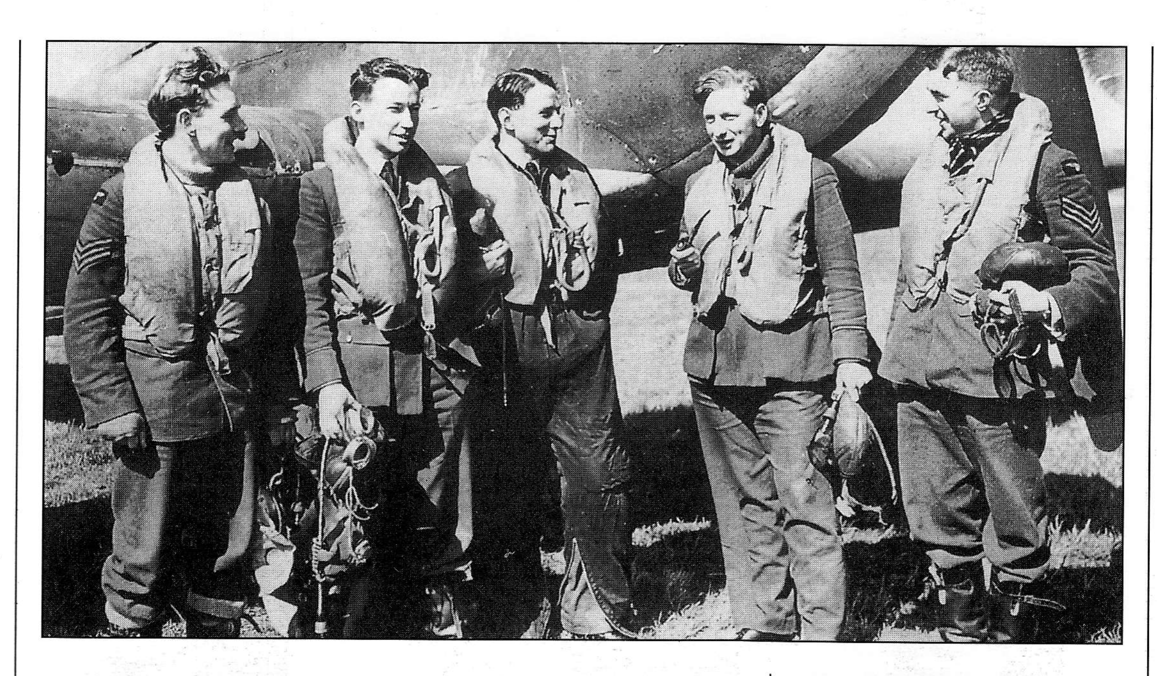
El Plt. Off. David M. Crock, del 609° Sqn. en Middle Wallop a principios de septiembre de 1940. A finales del verano de 1940, en el sudoeste de Inglaterra el tiempo era especialmente caluroso, y muchos pilotos del 10° Grupo acostumbraban a llevar una combinación de pantalones del uniforme de campaña y una camisa de color azul pálido (con el color tan desteñido que parecía blanca) con una corbata negra. Crock ha preferido también unos zapatos con puntera de acero en lugar de las acostumbradas botas de vuelo modelo 1936. Su chaleco salvavidas es del modelo 1932, con frontales pintados de amarillo para hacerse más visible a las unidades aéreas de rescate marítimo que buscaban a los pilotos que habían caído al Canal de la Mancha.

5

El Flt. Sgt. George C. Unwin y "Flash", ambos del 19° Sqn. en Duxford en junio de 1940. Unwin viste el uniforme de campaña completo (obsérvese la insignia con el águila de suboficial aviador sobre la manga derecha), complementado con un pañuelo blanco alrededor del cuello para evitar las rozaduras cuando se buscaba al enemigo. Unwin lleva un casco de vuelo tipo B equipado con una máscara de oxígeno tipo D (Tipo 19), y un chaleco salvavidas modelo 1932, aunque no le había añadido los frontales amarillos en esta primera fase del conflicto. Por último, lleva botas de vuelo modelo 1936.

6

El Sub-Lt Arthur G. "Almirante" Blake, uno de los 24 pilotos del Fleet Air Arm agregados temporalmente a la RAF a mediados de 1940, prestó servicio en el 19° Sqn. desde el mes de julio hasta el 29 de octubre, en que fue derribado y muerto. Lleva puesto el uniforme reglamentario de Oficial de la Royal Navy, complementado con un pañuelo de cuello blanco. Obsérvese la A de "Air" que hay dentro de la coca de la divisa de graduación de la manga izquierda, así como el distintivo de piloto naval. Al igual que los de Unwin y Crock, su chaleco salvavidas es del modelo 1932 y había sido pintado de amarillo en el escuadrón.



entró en acción contra fuerzas enemigas de gran entidad en tres ocasiones: al mediodía y durante la tarde del 15 de septiembre y el día 18.

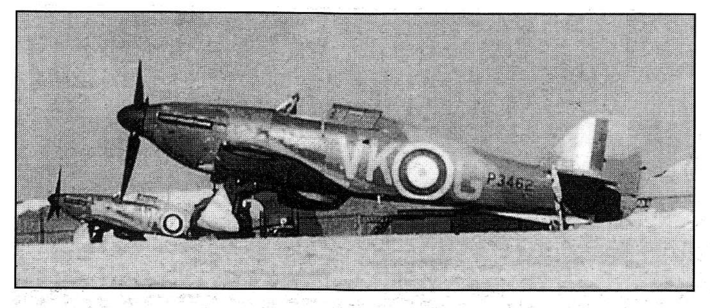
Durante la acción que tuvo lugar la tarde del 15 de septiembre, la "Gran Ala" fue, a su vez, atacada y dispersada antes de haber podido dar alcance a los bombarderos enemigos. Al quedar dividida en pequeñas unidades, ambos tipos de cazas tuvieron que entablar combate tanto con los cazas como con los bombarderos enemigos.

Cualquier combate aéreo en el que participe un número de aviones elevado resulta propicio para que se produzca un alto índice de reclamación de derribos superior al real. Por otro lado, por definición, cualquier combate en que tomaba parte la "Gran Ala" suponía la entrada en acción de un gran número de aparatos. Durante esta acción los cazas de la "Gran Ala" reclamaron haber derribado 26 aparatos enemigos, 17 de los cuales habrían sido bombarderos –según los archivos alemanes se sabe que en total fueron derribados sólo 21 bombarderos durante esta parte de la acción–. Tras un análisis detallado, ha sido posible atribuir a unidades concretas de la RAF 12 de los 21 derribos de bombarderos. Nueve de estos bombarderos fueron derribados en ataques de los cazas del 11° Grupo, uno fue derribado tras ser atacado por cazas del 11° Grupo y alcanzado por el fuego de la artillería antiaérea, y otro más fue derribado tras los ataques realizados conjuntamente por cazas de los Grupos 11° y 12°. Sólo un bombardero fue derribado a causa de ataques realizados por cazas pertenecientes al 12° Grupo exclusivamente.

Los cazas alemanes derribados son más difíciles de atribuir con seguridad, ya que muchas unidades entraron en acción más de una vez y, en la mayoría de los casos, los informes detallados de sus operaciones no han sobrevivido.

Cada una de las acciones de la "Gran Ala" estaba caracterizada por un elevado grado de reclamación de derribos superior al real, lo cual, posteriormente, daría lugar a una valoración exagerada de la eficacia de esta táctica. Desde un punto de vista retrospectivo, resulta evidente que un Ala compuesta por cinco escuadrones era demasiado grande y difícil de manejar para que un solo hombre la dirigiese con eficacia en combate. Es más, en cuanto al número de

Más Ases del Hurricane. Esta instantánea de la escuadrilla "A" del 43° Sqn. fue tomada en Wick durante la primavera de 1940 y en ella están los futuros Ases de la Batalla de Inglaterra Flg. Off. "Tony" Woods-Scawen (segundo por la izquierda) y Flt. Lt. Caesar Hull (en el centro) –ambos perderían la vida, el uno pocos días después que el otro, durante la primera semana de septiembre de 1940–. El sargento que está en el extremo derecho es Geoff Garton, que fue enviado a Francia para reemplazar bajas al 73° Sqn. a finales de mayo de 1940, y que conseguiría obtener numerosas victorias con esa unidad en Francia, Inglaterra y el Norte de África. Terminó la guerra habiendo logrado 7 derribos, 3 derribos compartidos, 2 probables y 2 dañados. Al igual que Woods-Scawen y Hull, el suboficial piloto, James Buck, que está en el extremo izquierdo de la foto, no llegó a ver el verano, ya que fue derribado con su aparato (P3591) cuando los Bf 109E del III/JG 27 sorprendieron a su sección mientras patrullaba entre Selsey Bill y Bognor Regis el 19 de julio. El piloto herido consiguió saltar en paracaídas de su caza tocado, pero se ahogó antes de que pudiese ser rescatado. El fracaso del servicio de rescate costero en localizar a Buck (quien estaba considerado entre sus compañeros como un buen nadador) despertó fuertes críticas entre los pilotos.



A pesar de haber estado en acción durante más tiempo que la mayoría de las unidades de Hurricane durante el verano de 1940, existen pocas fotografías de los pilotos del 238° Sqn., o de sus aviones. Esta rara fotografía muestra dos Hurricane estacionados en la zona de dispersión de la unidad en Middle Wallop durante el primer período que el 238° Sqn. pasó en la base de Hampshire a principios de agosto de 1940. El P3462 participó en un considerable número de acciones con la unidad entre los meses de junio y octubre, y la tarde del 15 de septiembre fue utilizado por el As de la unidad, Plt. Off. C. T. Davis para anotarse un He 11 como derribo probable sobre Kenley (el caza recibió daños superficiales durante este combate).

aviones enemigos derribados, la "Gran Ala" resultaba menos eficaz que el mismo número de escuadrones actuando en grupos de a dos (como hacía el 11º Grupo).

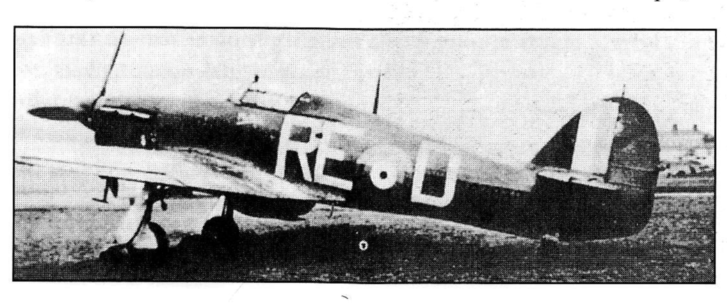
Sin embargo, esta faceta negativa de las operaciones de la "Gran Ala", quedaba compensada por el único aspecto en que conseguía un éxito resonante: el devastador efecto que producía en la moral de los alemanes. Antes de las acciones del 15 de septiembre se había dicho a las tripulaciones alemanas que se enfrentaban a los restos desgastados de la casi derrotada fuerza de cazas de la RAF. El vuelo de aproximación hacia la capital británica, durante el cual los bombarderos fueron atacados repetidamente por escuadrones de Spitfire y Hurricane, sembró dudas sobre la exactitud de esa información entre los aviadores alemanes. Más adelante, sobre el mismo Londres, los alemanes se encontraron de repente con 50 cazas de la RAF dirigiéndose contra ellos en formación de desfile. Esto no ocurrió sólo una vez durante la jornada del 15 de septiembre, sino dos. La llegada de la "Gran Ala" demostraba mas allá de cualquier duda posible que el Mando de Caza estaba muy lejos de estar derrotado. Si el único logro de la "Gran Ala" fue obligar a la Luftwaffe a tragarse esa desagradable realidad, aquel esfuerzo de diversión de fuerzas mereció la pena.

Considerados en su totalidad, los éxitos de la "Gran Ala" han venido siendo materia controvertida hasta el momento presente, ya que sus detractores sostienen que, en las escasas ocasiones en que las unidades que la componían consiguieron dar alcance al enemigo al completo de efectivos, el nivel de reclamación de victorias conseguidas superior al real era tan elevado que no es posible deducir el verdadero número de aparatos enemigos derribados. Aparte de esto, a lo largo de la batalla, de las filas de los tres escuadrones que componían el "Ala de Duxford" (los escuadrones 229°, 242° y 310°) surgieron nueve ases, pertenecientes la mayor parte de ellos (seis) al 242° Sqn. compuesto predominantemente por pilotos canadienses.

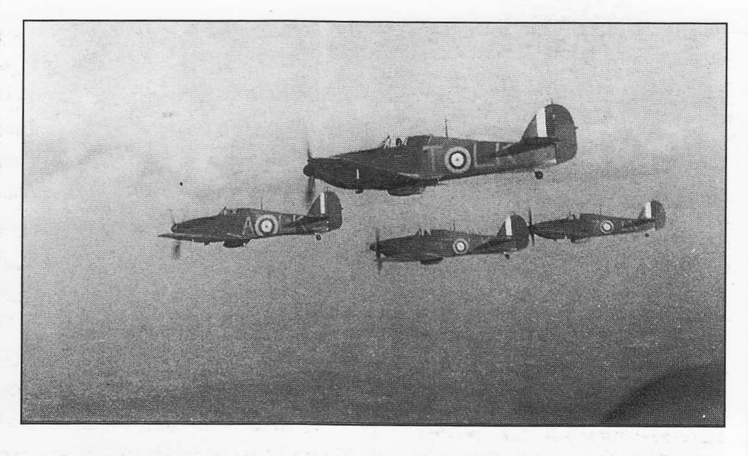
El piloto de esta unidad que más aparatos enemigos consiguió derribar, Flg. Off. W. L. McKnight, sumó a las victorias que ya había conseguido en Francia durante los meses de mayo y junio el derribo de 6 aparatos enemigos y 2 derribos compartidos, con lo que su cuenta de victorias se elevó hasta 17 derribos, 2 derribos compartidos y 3 derribos sin confirmar. Más adelante, el 12 de enero de 1941, perdería la vida durante una de las primeras operaciones "Rhubarb" de ataque a baja altura organizadas por el Mando de Caza, sin haber conseguido ninguna otra victoria más.

En el verano de 1940, uno de los ases del 242° Sqn no era un piloto de la RAF, sino un aviador naval que, a causa de la escasez de pilotos, había sido agregado a la fuerza aérea en junio. El Sub-Lt R.J. "Dickie" Cork formó parte de la unidad a lo largo de toda la batalla, consiguiendo 5 victorias, 1 derribo compartido y tres aparatos enemigos dañados, victorias que le valieron ser condecorado con la DFC. Posteriormente, se reincorporó al Fleet Air Arm4, donde sacó el máximo pro-

Al igual que el 238° Sqn., el 229 fue una unidad que parece haber atraído poco la atención de la prensa durante 1940, aunque esto puede explicarse por el hecho de que pasó la primera mitad de la Batalla de Inglaterra "escondido" en el aeródromo del 12° Grupo en Wittering. A mediados de septiembre el escuadrón se trasladó al Sur, a Northolt, y fue desde allí desde donde el piloto del P3039/"RE-D", el futuro As Plt. Off. V. M. M. utilizó este caza para derribar un He 111, compartir los daños producidos a un segundo Heinkel y dañar a un Ju 88.



vecho de la experiencia adquirida con los Hurricane mientras estuvo operando desde el portaaviones HMS Indomitable durante la operación Pedestal, un convoy con destino a Malta, en agosto de 1942, consiguiendo derribar 4 aviones enemigos, 1 derribo compartido, 1 probable y 1 dañado pilotando los Sea Hurricane I del 880º Sqn. Años más tarde, Cork moriría en un accidente de vuelo en Ceilán el 14 de abril de 1944.



Los que estaban en contra de la táctica de la "Gran Ala" eran muchos, particularmente entre las filas de los esforzados escuadrones del 11º Grupo. Uno de ellos era el As y jefe de la 601º escuadrilla, Flt. Lt. Sir Archibald Hope:

"La teoría de la "Gran Ala" consistía en que si se producía un ataque de, digamos unos 50 Bf 109 acompañando a una gran formación de bombarderos, uno de nuestros escuadrones, formados por 12 aviones cada uno, no podía hacer gran cosa contra ellos. Quizá se derribasen cuatro o cinco Bf 109, tal vez se consiguiese derribar un par de bombarderos, pero la verdad es que esto no bastaba para detener el ataque. Sin embargo, según la teoría, si teníamos en el aire 24 aviones o más, la probabilidad de conseguir detenerlo era mayor. Pero Leigh-Mallory y Douglas Bader estaban absolutamente equivocados con la "Gran Ala". Keith Park no tenía elección. De la forma que llegaban los alemanes, no tenía tiempo de formar "Grandes Alas"; no tenía bastantes escuadrones; tenía que poner sus aviones en vuelo lo más rápido posible y en el número que podía".

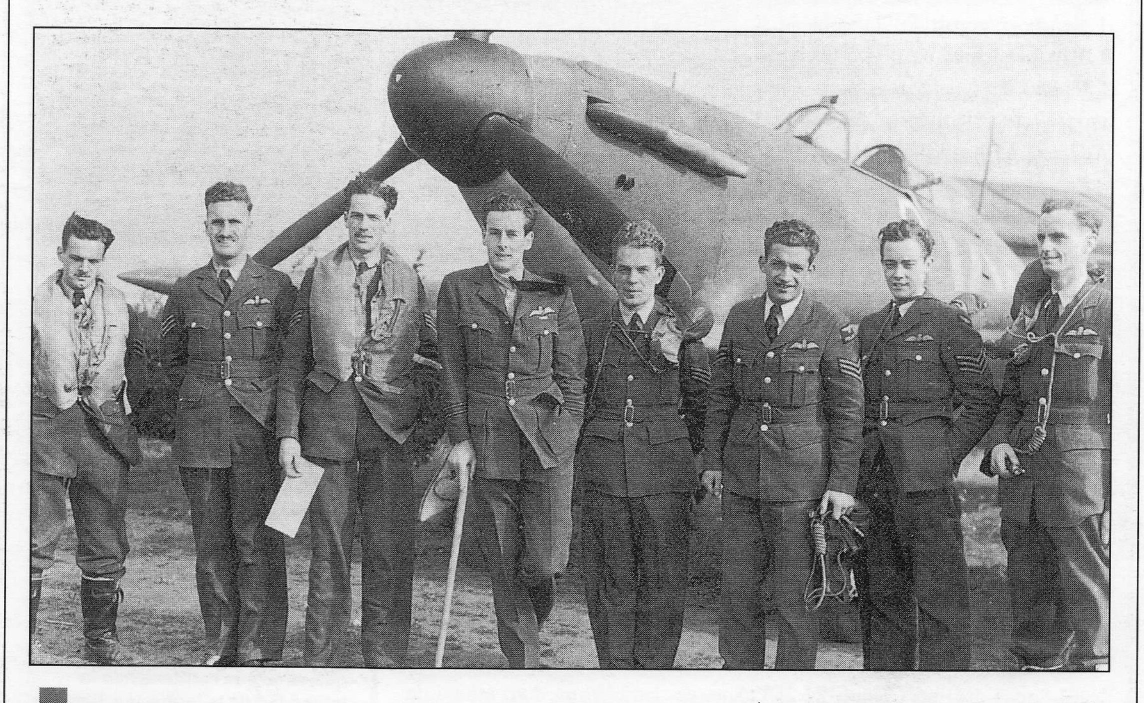
El Sqn. Ldr. Tom Gleave del 253º Sqn. era también un duro crítico de aquel planteamiento táctico:

"Douglas Bader estaba completamente equivocado con respecto a aquella táctica en ese momento. Era muy valiente; pero había estado separado de la fuerza aérea durante diez años. Estaba completamente desfasado con respecto a los modernos conceptos de la guerra en el aire. En mi opinión, lo único que él concebía era uno de aquellos viejos circos del aire al estilo de la Primera Guerra Mundial, lo cual no tenía nada que ver con lo que nos enfrentábamos en la Batalla de Inglaterra".



Hacia el final de la Batalla de Inglaterra, la formación básica de combate del Mando de Caza empezó a cambiar de forma como resultado de las lecciones aprendidas durante aquel año. Un claro ejemplo de esto fue la adopción de formaciones en V compuestas por tres secciones de cuatro aviones, en lugar de cuatro secciones de tres aviones. En la fotografía superior, tomada en septiembre de 1940, Hurricane del 87º Sqn. ilustran la nueva formación táctica. Esta formación de a cuatro permitía que cada uno de los cazas maniobrase según fuese necesario, al mismo tiempo que se seguía manteniendo la integridad de la formación. También aumentaba el campo de visión del piloto. Esta estructura de formación contrasta notablemente con la "Formación de Batalla" que la RAF utilizaba desde antes de la guerra, ilustrada en la fotografía inferior por aparatos del 85º Sqn. El hecho de que ambas fotos fuesen tomadas casi al mismo tiempo indica lo confusas que estaban muchas unidades a finales del verano de 1940 respecto a la mejor táctica a emplear.

LONDRES EN LLAMAS



Todavía convaleciente de una herida en el pie producida por un Bf 110 sobre Tunbridge Wells el 31 de agosto, el piloto de Hurricane Sqn. Ldr. Peter Townsend se apoya pesadamente en su bastón en Church Fenton a mediados de septiembre. Está flanqueado por los sargentos pilotos del 85° Sqn. De izquierda a derecha: E. R. Webster, G. Goodman (tres derribos en 1940, cuatro en total), T. C. Berkley (muerto en combate la noche del 13 al 14 de junio de 1941), Skits y K. A. Muchowski (ambos polacos), y D. W. Gray.

Justo cuando parecía como si la defensa del Mando de Caza del Sudeste de Inglaterra estuviese a punto de resquebrajarse a causa de la combinación del creciente número de bajas y de bases de sector dañadas, la estrategia de los bombardeos alemanes cambió una vez más su centro de atención pasando de las bases de la RAF a la dispersa zona suburbana del Gran Londres. Este cambio de objetivo se produjo por accidente tras un fallido ataque nocturno contra objetivos industriales situados en Rochester y los depósitos de bidones de combustible de Thameshaven. Según la versión de diversas fuentes de posguerra, sólo dos bombarderos sobrevolaron sus objetivos y lanzaron su carga de bombas sobre la zona central de Londres tras haber recibido fuego de las baterías antiaéreas. Aunque la destrucción que este incidente provocó fue mínima (no obstante, murieron nueve civiles y varios más resultaron heridos), en el contexto general de las cosas, la incursión enfureció de tal manera al Primer Ministro Winston Churchill que ordenó al Mando de Bombarderos que llevase a cabo una serie de ataques de represalia contra Berlín durante las noches siguientes.

El resultado directo de estas salidas, que fueron bastante ineficaces, fue percibido finalmente por el 11° Grupo la tarde del 7 de septiembre de 1940, cuando el *Reichsmarschall* Hermann Göring se encargó personalmente del asalto a Londres. La imponente fuerza que envió a través del Canal de la Mancha (348 bombarderos protegidos por 617 cazas) era consecuencia directa de la herida sufrida en su orgullo, tanto por la presencia de bombar-

deros británicos sobre la capital alemana, como por la aparente falta de progresos de la Luftwaffe en sus esfuerzos para aplastar a la RAF en el preludio de la proyectada invasión de Gran Bretaña.

Cuando la fuerza atacante fue localizada por el radar y trazada su ruta en los mapas de control de las casi exhaustas bases de sector, el Mando de Caza se preparó para el sacrificio poniendo inmediatamente en el aire 11 unidades y poniendo a otras 10 más en estado de alerta (no quedó ninguna unidad en reserva en el 11º Grupo).

Uno de los pilotos que participaron en aquel choque a media tarde fue el As del 249º Sqn. con siete victorias en su haber, Sgt. J. M. Beard, quien se perdió la primera interceptación de la enorme formación de bombarderos porque había salido de la base para disfrutar un permiso de un día. Sin embargo, cuando regresó para ver si había llegado una carta de su esposa, Beard recibió la orden de despegar con la segunda salida de interceptación del día.

Su descripción de la acción quedo incluida en la obra *Their Finest Hour* 5, en la cual se relata la crónica de los británicos en su primer año de guerra (George Allen & Unwin Ltd, edición de 1941):

"Mi Hurricane (el N2440) era un estupendo viejo aparato, aunque tenía la costumbre de volar con el ala de la izquierda baja a la menor provocación. Pero como ya había despachado a 14 aviones alemanes antes de que yo lo heredase, pensé que era un avión con suerte, y me alegré cuando me introduje en la cabina para sentarme de nuevo en el mismo viejo asiento y empuñé la palanca".

"Despegamos en dos escuadrillas (seis cazas), y comenzamos a ganar altura sobre la base, donde por la radio de a bordo recibimos la orden de mantenernos durante un rato volando en círculo hasta conseguir reunir una mayor fuerza de cazas. No hubo que esperar mucho, y pronto estuvo en el aire un escuadrón completo (12 aparatos) incluyendo un par de Spitfire que habían aparecido desde alguna parte".

"Pasaron los minutos. Bajo nosotros desfilaban ahora carreteras y verdes campos. Iba escrutando el cielo y el horizonte tratando de descubrir el primer indicio de los alemanes. Por radio recibimos un nuevo vector y viramos con el sol a nuestras espaldas. Con todos los sentidos alerta oí en mis auriculares la voz del jefe de la escuadrilla 'Amarilla' (Flt. Lt. D. G. Parnall, un piloto de la Reserva de Voluntarios de la RAF que había entrado a formar parte del 249º Sqn. durante su reorganización en mayo de 1940, y que fue derribado y muerto sólo diez días después de la acción que aquí se relata, habiendo conseguido 1 derribo, 4 derribos compartidos, 2 probables y 1 dañado). Inmediatamente miré hacia la posición de la escuadrilla 'Amarilla' y ¡Allí estaban!".

"Lo que vi fue un panorama realmente tremendo y al mismo tiempo con bastante belleza. Al principio parecía sólo una nube de luz ya que el sol se reflejaba en las muchas piezas de cromo de sus motores, en sus parabrisas y en las ojivas de sus hélices. Poco después, mientras nuestro escuadrón se aproximaba a gran velocidad, los detalles empezaban a distinguirse con claridad. Pude ver los morros pintados de amarillo intenso de los cazas Messerschmitt volando encima y debajo de los bombarderos, e incluso podía distinguir algunos de los distintos tipos de aviones que componían la formación. El cielo parecía estar lleno de ellos, apretados en capas de miles de pies de profundidad. Volaban en línea recta, oscilando arriba y abajo del horizonte. "Oh, Dios mío" pensé, "Dios mío, Dios mío..."



El Flt. Lt. Denys Gillam pilotó Spitfire con el 616º Sqn. "South Yorkshire" durante la fase inicial de la Batalla de Inglaterra. Hasta el 2 de septiembre su registro ascendía a 8 aviones enemigos derribados, 3 derribos probables y 4 dañados. Posteriormente se incorporó como jefe de escuadrilla al 312º Sqn. "Checo", equipado con Hurricane y su cuenta final de victorias fue de 7 aviones enemigos derribados 1 derribo compartido, 3 derribos probables, 6 dañados y 2 hidroaviones destruidos en el agua.

A pesar de ser uno de los pilotos de mayor éxito de 1940, y el As del Hurricane con el segundo mayor registro de la RAF (sólo superado por el Sqn. Ldr. M. T. StJ. "Pat" Pattie) con 25 y 3 derribos compartidos, 3 probables, 1 "posible" y 8 dañados, las hazañas de guerra de Frank Carey han recibido poca atención a lo largo de las décadas posteriores.



"Y entonces toda la tensión que había sentido me abandonó de repente. Estaba eufórico, pero muy tranquilo. Me incliné hacia delante y conecté mi visor de reflexión, cambié la posición del botón de disparo de mis armas de 'Seguro' a 'Disparo' e hice descender mi asiento hasta que el círculo y el punto del visor de reflexión aparecieron con su brillo de color rojo oscuro frente a mis ojos".

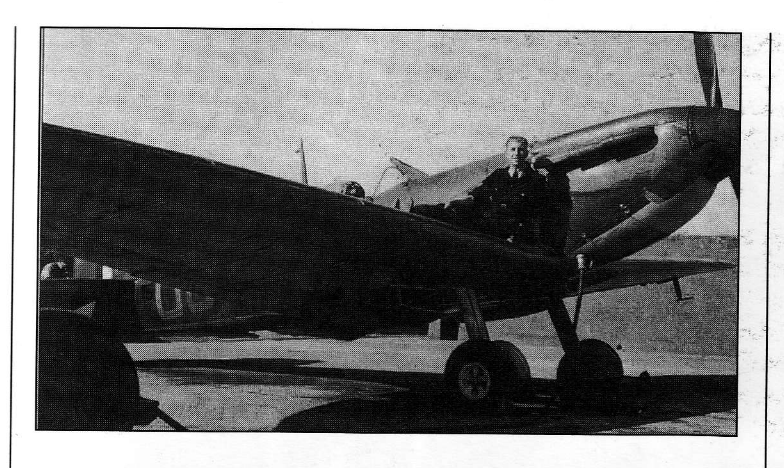
"La voz del jefe del escuadrón (Sqn. Ldr. J. Grandy) resonó por los auriculares dando órdenes tácticas. Viramos abriéndonos en un gran círculo para atacar su formación por la cola, contra la masa de enemigos. Entonces, al recibir la orden, nos lanzamos al ataque. Aparté la mano que tenía en la palanca de gases para poder accionar con las dos manos la palanca de dirección mientras con el pulgar jugueteaba con cuidado con el botón de disparo; hay que apuntar con cuidado un caza exactamente igual que se apunta un fusil antes de disparar".

"El motor Merlin de mi aparato bramaba mientras descendía en picado con una inclinación lateral muy pronunciada hacia la cola de una fila de Heinkels. Sabía que el aire estaba repleto de aviones luchando unos contra otros en todas direcciones pero, allí, encorvado y encogido detrás de mi visor de puntería, sólo tenía consciencia del Heinkel que había elegido como objetivo. Al aumentar mi ángulo de picado, el aparato enemigo iba aumentando de tamaño en el campo del visor, lentamente se iba acercando al punto rojo, ¡y... ahí lo tenía!".

"Por un instante, como en un destello, me asombré por la forma en que el Heinkel continuaba su vuelo de forma tan regular cuando llevaba un caza enemigo a su cola. '¿Por qué no se aparta ese estúpido?', pensé mientras me sorprendía a mí mismo tensando los músculos para efectuar la maniobra que yo habría hecho si hubiese estado en su lugar. Cuando lo tuve encuadrado en el visor, pulsé el botón de disparo. Se produjo un suave temblor en mi Hurricane en el momento en que de mis ocho cañones salían los chorros de proyectiles. Primero, le mandé una ráfaga de dos segundos y luego otra más. El humo blanco de la pólvora se filtró al interior de la cabina produciendo una mezcla acre junto con los olores del aceite caliente y de los compresores de aire. Vi cómo mi primera ráfaga le alcanzaba y, en el momento en que estaba encima de él y virando para evadirme percibí un resplandor rojo en el interior del bombardero. Efectué un viraje muy cerrado para colocarme de nuevo en posición y vi varias lenguas de fuego cortas que salían de su fuselaje. Entonces, empezó a descender en espiral desprendiendo una cortina de humo y de piezas que salían despedidas".

A pesar de su afirmación de que el He 111 cayó casi con seguridad incendiado, en aquella jornada no se atribuyó al Sgt. Beard ni siquiera un aparato enemigo dañado. Tras regresar a su base fue puesto de nuevo en el aire poco después de las cuatro de la tarde con la tercera patrulla de interceptación que realizaba aquel día el 249º Sqn., pero cuando estaba a punto de asestar el golpe de gracia a un He 111 al que acaba de atacar sobre las Docklands, la hélice de su Hurricane (también en esta ocasión el N2440) quedó destruida al ser alcanzada por los disparos de la artillería antiaérea dirigidos contra la formación de Heinkels. Rápidamente, Beard evacuó su querido caza y se lanzó en paracaídas cayendo en el jardín de una finca herido en un hombro al escapar del aparato.

El Sgt. Beard tuvo suerte de escapar con vida el 7 de septiembre, ya que, durante la acción de aquel día, siete pilotos de Hurricane perdieron la vida



El Sgt. Ronald Barraclough (del 266° Sqn.) y su Spitfire en Eastchurch en agosto de 1940. Esta unidad sufrió numerosas pérdidas durante la Batalla de Inglaterra y tras sólo 13 días en el Sur de Inglaterra fue obligada a regresar a Wittering para ser reorganizada.

(uno de los cuales pertenecía también al 249° Sqn.) y otros diez fueron heridos. Dos de los que murieron eran Ases: el Sqn. Ldr. C. B. Hule del 43° Sqn. (4 derribos, 4 derribos compartidos, 1 derribo sin confirmar, 2 probables, 1 probable compartido y 2 dañados) y el Flt. Lt. Del 73° Sqn. R. E. Lovert (3 derribos, 1 probable, 1 dañado y 1 dañado compartido).

De este modo dio comienzo la tercera fase de la Batalla de Inglaterra, y aunque a partir de este momento el precio en vidas entre los no combatientes superaría con creces el número de bajas sufridas por el Mando de Caza durante el resto de la campaña de bombardeos diurnos, la balanza empezó a inclinarse lentamente a favor de los defensores. Tanto las bases de sector de los cazas como las estaciones de radar, que habían sido repetidamente bombardeadas a lo largo de tres semanas, fueron ahora "olvidadas" por la Luftwaffe cuando Göring cometió el error de ordenar a sus *Luftflotten* bombardear Londres y otras ciudades importantes del sudeste de Inglaterra.

Al convertirse las principales zonas suburbanas de Londres en los objetivos principales, los controladores de sector del Mando de Caza podían ahora saber hacia dónde se dirigía cada incursión desde el momento en que empezaba a reunirse la formación sobre la costa francesa, y de este modo posicionar mejor sus unidades para aumentar la eficacia de las interceptaciones, en lugar de ordenar a toda prisa la salida de los cazas desde las bases que estaban bajo la amenaza de un ataque inminente.

Entre el 7 de septiembre y el 1 de octubre, el mando de Caza y la Luftwaffe se enfrentaron en los cielos del Gran Londres, donde las enormes formaciones de bombarderos y cazas de escolta alemanes encontraron la oposición de un número variable de escuadrones de Hurricane y Spitfire de los tres Grupos desplegados en el sudeste de Inglaterra. Durante esta etapa 64 pilotos de Hurricane perdieron la vida y otros 71 resultaron heridos. De entre la cifra de muertos sólo ocho eran Ases, lo cual refleja de nuevo el hecho de que, ya entrado el mes de septiembre, quedaban en el frente pocos pilotos de los veteranos Ases de Francia y de las primeras fases de la batalla.

De los que aún quedaban presentando batalla a la Luftwaffe casi a diario sobre la capital británica, varios se acercaban al número de las 20 victorias conseguidas, durante el mes de septiembre por el Sqn. Ldr. Crossley "Ginger" Lacey, del 501° Sqn., añadió 5 más a las 15 victorias conseguidas hasta el comienzo de la campaña de bombardeos sobre Londres, igualando el número de victorias del "Caballero Rojo" mientras que el Sqn. Ldr. G. R. Edge, que había formado parte del 605° Sqn. y que desde el 5 de septiembre era el



Tres de los Ases más destacados del 242° Sqn. posan para una fotografía oficial bajo un Hurricane I adecuadamente marcado en Coltishall a finales de septiembre de 1940. A la izquierda está el Flg. Off. G. E. Ball (6 derribos, 1 derribo compartido y 3 dañados), en el centro está el jefe del escuadrón, Sqn. Ldr. D. R. S. Bader (20 derribos y 4 derribos compartidos, 6 derribos probables, 1 probable compartido y 11 dañados), y a la derecha, el Plt. Off. W. L. McKnight (17 derribos, 2 derribos compartidos y 3 derribos sin confirmar –muerto el 21/1/41–)

Oficial Jefe del 253° Sqn., celebraba su vuelta a la acción derribando 11 aparatos enemigos en sólo 8 días. Su asombrosa carrera llegó a su fin el 27 de septiembre cuando cayó al mar al ser derribado su avión (según él afirma por su punto, un piloto polaco), aunque fue rescatado habiendo sufrido sólo pequeñas quemaduras. A pesar de que más adelante, ese mismo año, regresó al mando del 605° Sqn., Edge no consiguió sumar ninguna victoria más a su haber (se estima que su total de victorias ascendió a unas 20, de las cuales 1 o 2 fueron derribos compartidos, 3 o más probables y al menos 7 dañados).

La estrella checa del 303° Sqn., Sgt. Josef Frantisek, fue sin duda el piloto de Hurricane del mes; lo que es más, sus 17 victorias conseguidas entre el 2 y el 30 de septiembre le convierten en el piloto que más aparatos enemigos derribó de todo el Mando de Caza durante ese período de la Batalla de Inglaterra. El Oficial Jefe de Frantisek, Sqn. Ldr. W. Urbanowicz, también cosechó grandes éxitos durante los enfrentamientos aéreos a gran escala sobre el sudeste de Inglaterra, derribando 13 aviones enemigos (había reclamado 15) que se sumaban a las solitarias victorias conseguidas mientras formaba parte de los escuadrones 601° y 145°, y al único aparato enemigo que había derribado en las Fuerzas Aéreas Polacas en 1936.

El As canadiense del 242° Sqn., Flg. Off. "Willie" McKnight reclamó el derribo de tres aviones alemanes durante las pocas oportunidades que se le presentaron mientras formó parte de la "Gran Ala" de Duxford, elevando su total de victorias hasta 17 derribos y 1 derribo compartido antes de que acabase el mes de septiembre. Otro piloto que terminó con 17 victorias fue el jefe de escuadrilla del 605° Sqn., Flt. Lt. A. A. McKellar, a quien se le atribuyeron 8 victorias sólo durante este mes –la mitad de éstas las consiguió en una sola jornada (9 de septiembre)–. Todavía conseguiría mejorar esta marca el 7 de octubre cuando consiguió derribar cinco Bf 109E y dañar a un sexto. Tres de las victorias de McKellar se produjeron tras encontrarse con unos 50 o 60 Emil sobre la zona de Sevenoaks, al oeste de Kent. En su informe sobre esta acción, con su típico estilo rutinario, se lee lo siguiente:

"Ataqué al número uno y vi que lanzaba una bomba. Disparé y salieron despedidos fragmentos de su ala. Empezó a echar un denso humo blanco y vapor al tiempo que descendía en una violenta espiral. Por el espejo retrovisor vi que otro 109 se disponía a atacarme, así que efectué un viraje muy cerrado a la derecha y me encontré justo debajo y detrás de otro 109. Abrí fuego y vi cómo mis De Wilde (munición explosiva) alcanzaban a su aparato. Inmediatamente se incendió y cayó en posición invertida al este de Biggin Hill. Como otra vez tenía a un 109 en mi cola, descendí en espiral hasta 15.000 pies y en aquel momento parecía que todo el cielo estaba lleno de 109 volando en todas direcciones. Seguí a uno de ellos, metí potencia y le di alcance. Le lancé una ráfaga contra la parte trasera y de inmediato pareció que había alcanzado su radiador ya que empezó a despedir una densa nube de vapor blanco que llegó hasta mi aparato empañando mi parabrisas. Rápidamente mi visión se despejó y le envié otra ráfaga con la que su aparato estalló en llamas y cayó en un bosque cercano a una cantera, al oeste de Maidstone".

Al menos 11 de las 17 victorias de McKellar fueron contra *Emil* (Bf 109E), aunque parece que fueron los *experten* del II./JG 27, y en particular el Hauptmann Wolfgang Lippert, condecorado con la Cruz de Caballero durante la Batalla de Inglaterra, quienes dijeron la última palabra de los cazas Messerschmitt, ya que a este piloto alemán es a quien se le atribuyó haber derribado al As escocés, que perdió la vida al estrellarse con su aparato, sobre Kent el 1 de noviembre de 1940. Por ser el piloto de la Fuerza Aérea Auxiliar que había derribado el mayor número de aviones enemigos, se concedió a McKellar la DSO6 y la DFC7 con una barra adicional, aunque no pudo recibir dichas condecoraciones antes de su muerte debido a que su unidad estuvo casi constantemente en acción durante los meses de septiembre y octubre.

Las cinco victorias conseguidas en un solo día por "Archie" McKellar son un asombroso ejemplo de lo eficaz que podía llegar a ser el venerable Hurricane I contra los *Emil* aun en una fase tan avanzada del conflicto, y estuvieron a punto de igualar el récord de victorias conseguidas por un piloto del Mando de Caza en una sola jornada durante la Batalla de Inglaterra. Sin embargo, se quedó a una victoria del As sudafricano Plt. Off. A. G. Lewis, que había sido el primer piloto de la RAF que consiguió derribar cinco Bf 109E en un día, con lo que alcanzó instantáneamente la categoría de As en las proximidades del aeródromo de Lille el 19 de mayo mientras formaba parte del 85º Sqn. Lewis aún conseguiría superar en una victoria más su marca el 27 de septiembre cuando, durante el curso de cuatro salidas con el 249º Sqn., destruyó tres Bf 109E, 2 Bf 110 y un Ju 88 –también se le atribuyó un tercer Bf 110 como probable y un cuarto *Emil* dañado–. Este asombroso éxito hizo que su cuenta de victorias se elevase hasta 18 derribos, 2 probables, 1 probable compartido y 1 dañado.

A pesar de ello, al día siguiente Lewis fue derribado por un Bf 109E, también en esta ocasión sobre Kent, y aunque consiguió saltar en paracaídas de su Hurricane tocado (el V6617), las quemaduras que sufrió eran de una gravedad tal que no estuvo en condiciones de volver a volar hasta mayo de 1941 –Lewis no consiguió sumar ninguna victoria más a su marca–.

LA HORA DE LA VICTORIA

Si bien el Mando de Caza había sufrido grandes pérdidas durante el mes de septiembre, sus adversarios habían soportado nada menos que una enorme avalancha de tripulaciones experimentadas de cazas y bombarderos. Tan



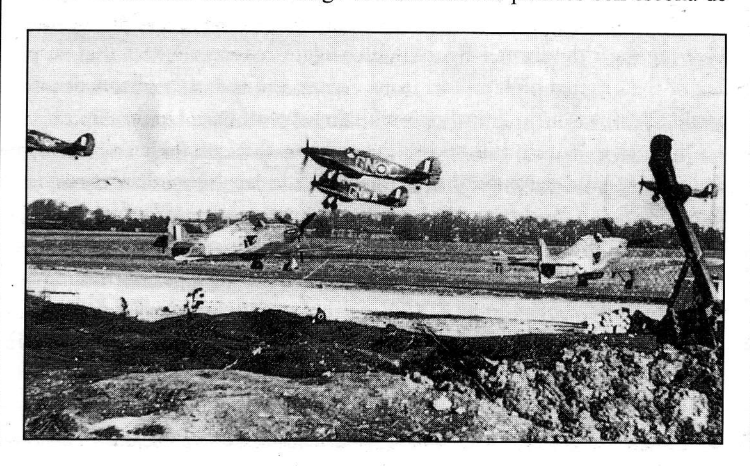
Luciendo con orgullo los pasadores de sus DFC y sus insignias de Voluntarios de la Reserva de la RAF (VR)el Plt. Off. "Ginger" Neil y el Flg. Off. George Barclay posan solemnemente para una fotografía oficial en North Weald a mediados de noviembre de 1940. Cuando supo que se le había concedido la DFC, Barclay escribió en su diario: "No creo merecer una medalla, y no me siento como el tipo de hombre orgulloso al que uno se imagina ganando medallas". Al mismo tiempo que Barclay recibía su condecoración fue también ascendido al empleo de Flying Officer (Teniente), mientras que "Ginger" Neil recibió una barra adicional para su DFC.

sólo en la jornada del 15 de septiembre (fecha que durante los últimos 60 años los británicos han venido celebrando como el Día de la Batalla de Inglaterra), fueron derribados por los escuadrones de Hurricane y Spitfire 36 bombarderos y 23 cazas de la Luftwaffe, lo cual se tradujo en que unos 163 pilotos y tripulantes resultasen muertos o capturados. Fue el masivo número de bajas de aquel día lo que convenció finalmente a Adolf Hitler de que seguir adelante con la invasión de Gran Bretaña, siendo evidente que el Mando de Caza estaba todavía lejos de estar derrotado, daría como resultado enormes pérdidas en las filas de la *Wehrmacht*. En consecuencia, se abandonó la operación *Seelöwe* (León Marino).

A pesar de esto, todavía se produjeron varias incursiones de envergadura a finales de septiembre y durante la primera semana de octubre, pero según se iban acortando los días, la Luftwaffe iba centrando cada vez más su atención sobre el *Blitz* nocturno contra Londres y otras ciudades importantes del este de Inglaterra. Ahora, los bombarderos medios buscaban el santuario que les proporcionaba la oscuridad de la noche y los principales tipos de aviones de combate con que se encontró el Mando de Caza durante los meses de octubre y noviembre fueron pequeñas formaciones de caza-bombarderos Bf 109E-7 equipados con una sola bomba, que lanzaban, a menudo, al azar, desde gran altura (más de 28.000 pies) sobre Londres o el sudeste de Inglaterra. Aunque los escuadrones de Spitfire eran capaces, a duras penas, de alcanzar esas altitudes donde la atmósfera estaba tan enrarecida, las unidades de Hurricane generalmente se quedaban exhaustas a unos 25.000 esperando a que los *Emil* descendiesen hasta su altitud para entablar combate antes de escapar de vuelta a sus bases a través del Canal de la Mancha.

Muchos pilotos encontraban bastante frustrantes estas nuevas tácticas *Jabo* alemanas, pero para el Pl. Off. K. W. Mackenzie, del 501° Sqn., el desafío era irresistible; consiguió derribar 8 aparatos enemigos, 3 derribos compartidos , 2 dañados y 1 dañado compartido entre el 4 de octubre y el 15 de noviembre. En su obra autobiográfica *Hurricane Combat* (William Kimber, 1987) explica esta fase de la batalla:

"El mes de octubre no se pareció, ni mucho menos, a la anterior campaña de incursiones diurnas a cargo de bombarderos pesados con escolta de



Dos secciones de Hurricane del 249° Sqn. en el momento de despegar tras recibir la orden de despegue inmediato en North Weald, Essex, a principios de octubre de 1940. Es muy probable que George Barclay estuviese a los mandos del "GN-C" cuando fue tomada esta fotografía.

cazas. De hecho, octubre fue un período agotador, debido a la gran altitud a que se desarrollaban las operaciones y a la mucho mayor velocidad y movilidad de las grandes incursiones de cazas y caza-bombarderos Bf-109 ahora sin el lastre de la relativamente baja velocidad de los bombarderos pesados, durante el cual la vigilancia y la actividad operativa fueron aún mayores y esenciales para sobrevivir o para atacar al enemigo. El volumen total de salidas y de vuelos operacionales aumentó debido a la necesidad de mantener patrullas constantes sobre Kent y la actividad continua estaba haciendo mella en los pilotos, en el personal de operaciones y en los controladores, sin los cuales no habríamos podido interceptar las incursiones con éxito. Las tripulaciones de tierra y el personal de apoyo trabajaban durante las veinticuatro horas del día con incansable vigor y alegría para que pudiésemos tener a punto los aviones y las armas. Aquél fue un magnífico trabajo de equipo".

El compañero de escuadrón de MacKenzie, Sgt. J. H. "Ginger" Lacey, también obtuvo un importante éxito durante este mes de intensos combates de caza contra caza, derribando tres Bf 109E, con lo que su total de victorias con los Hurricane se elevó a 23.Esto le valió compartir el primer lugar de la RAF en aquel momento, en cuanto a derribos conseguidos, con el piloto de Spitfire Flg. Off. E. S. Lock, que anteriormente había pertenecido al 41° Sqn., quien acabó ingresado en un hospital recuperándose de las graves heridas sufridas en combate el 17 de noviembre.

A pesar de la ausencia de las enormes formaciones de bombarderos que oscurecían los cielos del Inglaterra durante las horas de luz solar, en octubre y noviembre el Mando de Caza todavía sufrió un alto número de bajas, principalmente a causa de los *Gruppen* de Bf 109 que merodeaban por los cielos. Entre el 1 de octubre y el 31 de diciembre, unos 94 pilotos de Hurricane perdieron la vida (entre los cuales se contaban 10 Ases) y 42 más resultaron heridos por diversas causas. El primer As que murió durante este período no fue otro que el Sgt. Josef Frantisek, del 303° Sqn. quien, tras haber sobrevivido a los más fieros combates aéreos del mes anterior y haberse destacado como el piloto con más victorias obtenidas durante la Batalla de Inglaterra, resultó inexplicablemente muerto en un accidente al tomar tierra cuando se aproximaba a Northolt de regreso de una infructuosa patrulla la mañana del 8 de octubre.

Cuando los días se fueron acortando y las incursiones de la Luftwaffe se hicieron cada vez menos frecuentes, el Mando de Caza pudo, por fin, empezar a recoger la cosecha de lo conseguido en 1940. La amenaza de la invasión alemana había sido frustrada, al menos hasta la primavera, y, entre tanto, durante los meses siguientes se formarían muchos nuevos escuadrones y se pondrían en práctica las lecciones aprendidas sobre el sudeste de Inglaterra. Muchos nuevos pilotos estaban ya adiestrándose para ayudar a completar la plantilla de las unidades ya establecidas, o para formar nuevos escuadrones.

En cuanto al Hurricane, su mejor momento había pasado, al menos en el teatro de operaciones de Europa Occidental, ya que para los altos jefes de la RAF era evidente que el caza Hawker apenas era enemigo para el *Emil*, especialmente a las altitudes a las que ahora tenían lugar los combates de cazas. Al Spitfire todavía le quedaba un considerable potencial de desarrollo, pero no podía afirmarse lo mismo del Hurricane debido a la naturaleza de su construcción. Aunque este último avión seguiría en el frente con el Mando de Caza hasta bien entrado 1941 (y prestando servicio hasta principios de



El dibujante de la RAF Cuthbert Orde se mantuvo increíblemente ocupado a lo largo del verano de 1940 haciendo dibujos a carboncillo de los pilotos y tripulantes. Junto con su contemporáneo Eric Kennington, Orde realizó una visión dinámica del "rostro" del Mando de Caza durante la Batalla de Inglaterra. El 19 de septiembre dibujó al Sgt. del 303° Sqn. Josef Frantisek en el momento en que el As checo estaba a la mitad de su increíble cosecha de victorias, habiendo derribado un Bf 109 sólo 24 horas antes (era su 12ª victoria de aquel mes). Antes de que terminase el mes de septiembre conseguiría cinco victorias más y un solitario derribo probable.

1943 en misiones de ataque nocturno y como caza-bombardero en el frente del Canal), sus contribuciones más importantes a la derrota de la alianza del Eje después de 1940 tendrían lugar ahora en los frentes de ultramar.

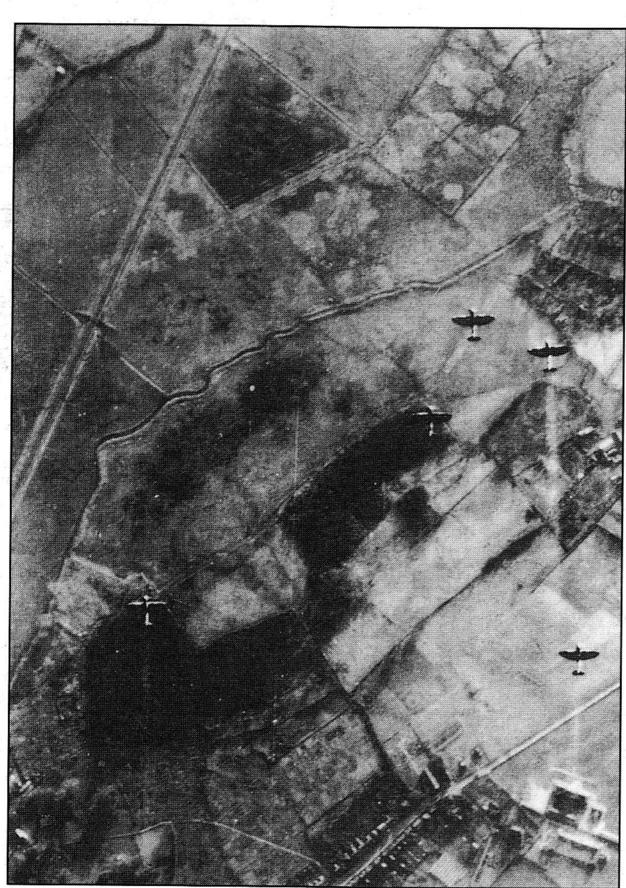
EFICACIA DEL SPITFIRE Y DEL HURRICANE

Mientras la estructura más robusta del Hurricane le permitía encajar más daños en combate, las mayores prestaciones del Spitfire y su silueta más reducida hacían que la probabilidad de ser alcanzado por los disparos enemigos fuese menor. El análisis del índice de bajas del Spitfire durante esta y otras acciones importantes demostró que, comparado con el Hurricane, la probabilidad de que sobreviviese al contacto con el enemigo era dos veces superior.

Un defecto común al Spitfire y al Hurricane durante la Batalla de Inglaterra fue su inadecuado armamento (en la acción del 15 de septiembre no tomó parte ningún caza armado con cañones). Tras aquella acción, varios bombarderos alemanes consiguieron alcanzar territorio propio a pesar de haber recibido cientos de impactos de proyectiles del calibre 7,69. Para conseguir semejante concentración de fuego significaba, probablemente, que al menos dos cazas británicos habían disparado la mayor parte de su munición contra el bombardero desde corta distancia. Los bombarderos alemanes, y en particular los Do 17Z con sus motores radiales, eran aparatos robustos. Uno de los factores que contribuyeron a su supervivencia era el depósito de combustible autosellante con que estaban equipados estos aviones, que había sido desarrollado en Alemania antes de la guerra, cuyas paredes de aleación ligera tenían un revestimiento compuesto por varias capas superpuestas alternativamente de goma vulcanizada y no vulcanizada. Cuando los proyectiles de 7,69 mm alcanzaban el depósito, perforaban fácilmente el revestimiento, pero cuando el combustible empezaba a escapar, se producía una reacción química al entrar éste en contacto con la capa de goma no vulcanizada, haciendo que el revestimiento se hinchase y sellando el orificio. Durante esta y otras muchas acciones a lo largo de la Batalla, los depósitos autosellantes salvaron a muchos bombarderos alemanes de terminar envuelto en llamas, lo cual habría sido su destino de no haber contado con ellos.

La respuesta para contrarrestar el efecto de los depósitos autosellantes fue la misma que la empleada contra el blindaje con que iban equipados los aviones alemanes: el cañón Hispano de 20 mm. Cuando un proyectil perforante alcanzaba el depósito producía un orificio demasiado grande como para que su sellado se produjese. Durante finales del verano y principios del otoño de 1940, los trabajos para eliminar los problemas con la instalación del cañón en el Spitfire continuaron con la máxima prioridad.

Una insólita instantánea de los Spitfire sobre Snodland, Kent, tomada el 21 de diciembre de 1940 desde el Bf 110C de reconocimiento, hacia el cual ascendían para interceptar. Veintitrés Spitfire de los escuadrones 64° y 611° tomaron parte en la interceptación que terminó en una larga persecución sobre el mar. Tras sufrir graves daños y resultar muerto su ametrallador, el Messerschmitt consiguió escapar y efectuar un aterrizaje forzoso en Mardyk, cerca de Dunkerque.



SEMBLANZAS DE DOS ASES DEL *SPITFIRE*

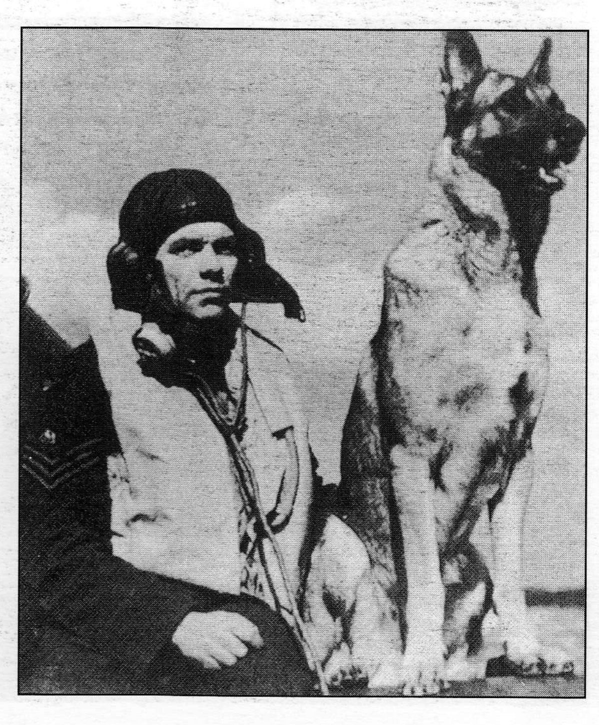
GEORGE "GRUMPY" UNWIN

La experiencia con su avión, y la inherente confianza que ésta genera en un piloto, es, a menudo, un importante factor para alcanzar el éxito en el combate aéreo. Un rápido examen de la lista oficial de los Ases más destacados del Mando de Caza a finales de 1940 nos descubre muchos pilotos que habían prestado servicio en unidades de Hurricane y de Spitfire antes del estallido de la guerra y, en algunos casos, que habían completado al menos un turno de servicio en sus predecesores de los años de preguerra: los monoplanos Gauntlet y Gladiator.

Por ejemplo, Al Deere había pilotado Gladiator con el 54º Sqn. desde agosto de 1938, antes de que esa unidad recibiese los Spitfire I en febrero del año siguiente, mientras que "Sailor" Malan había estado en el 74º Sqn. desde diciembre de 1936 pilotando Gauntlet hasta la llegada de los Spitfire I, también en febrero de 1939. Ases de la Commonwealth menos conocidos como el neozelandés Brian Carbury y el australiano Pat Hughes también habían estado prestando servicio durante mucho tiempo antes de la guerra, el primero pilotando Furies en el 41º Sqn desde junio de 1938, hasta que, en 1939, fue destinado al 603º Sqn. para colaborar en la transición de la unidad a los Spitfire, mientras que el segundo aprendió su oficio con los Demon y los Blenheim IF del 64º Sqn. entre 1938 y 1939, antes de pasar al 234º Sqn. como jefe de escuadrilla, también con Blenheim, precisamente cuando se declaró la guerra –afortunadamente esta unidad recibió los Spitfire en abril de 1940–.

Pero, de todos los nombres distinguidos de la lista oficial, posiblemente el más experimentado exponente del Spitfire era un modesto Warrant Officer –antiguo miembro del 19º Sqn.– llamado George Cecil Unwin, que consiguió 13 derribos y 2 compartidos, más dos victorias sin confirmar, 2 probables y un solo dañado entre mayo y noviembre de 1940. Este éxito le hizo acreedor a una DFM10 con una barra adicional durante la Batalla de Inglaterra, además de convertir a Unwin en el As más destacado de su unidad.

Al igual que "Sailor" Malan, George Unwin había estado en el frente desde 1936, volando exclusivamente con los Gauntlet en el 19º Sqn. de Duxford. Para cuando su unidad fue escogida para convertirse en el primer escuadrón de la RAF que recibiese los Spitfire, Unwin era ya un curtido veterano. Esto



El Flt. Sgt. George Unwin, del 19º Sqn. y su pastor alsaciano "Flash" fotografiados sentados en el K9798 (uno de los primeros Spitfire entregados a la unidad en 1938) en junio de 1940. Unwin voló con el escuadrón sin interrupción desde 1936 hasta diciembre de 1940. Pilotando Spitfire I/IIB consiguió un registro de 13 aviones derribados, 2 derribos compartidos, 2 derribos probables y 1 dañado.

quedó pronto demostrado cuando se convirtió en uno de los primeros suboficiales que pilotaron este caza (el K9792) el 16 de agosto de 1938, y al ser posteriormente escogido como uno de los dos sargentos pilotos (el otro era el Sgt. Harry Steere, quien también alcanzó la categoría de As en el 19º Sqn. en 1940) seleccionados por el jefe del escuadrón para colaborar en la realización de las intensas pruebas de vuelo del caza Supermarine.

Antes de que llegase el 3 de septiembre de 1939, el Flt. Sgt. George Unwin estaba tan familiarizado con el Spitfire como cualquier piloto de pruebas de Vickers-Supermarine y, por supuesto, mucho más que cualquier piloto "de línea" de los que prestaban servicio en el Mando de Caza. De hecho, durante el año que duró su relación con este avión había pilotado ya 15 Spitfire diferentes. Esta familiaridad fue la que le llevó a entrar en combate sobre Dunkerque. En los breves pero sangrientos combates que tuvieron lugar durante los nueve días de constantes patrullas entre el 26 de mayo y el 4 de junio en apoyo de la operación *Dynamo*, Unwin se cobró tres derribos y dos probables.

Con la experiencia de Dunkerque a cuestas, los pilotos supervivientes del 19º Sqn. regresaron a Duxford, y al 12º Grupo, donde pasaron el resto del mes de junio aprendiendo el arte del combate nocturno y desbravándose con el último grito en Spitfire del frente: el Mk IB armado con un cañón de 20 mm. La unidad acometió ambas tareas con un éxito igualmente limitado, como se deduce del siguiente comentario de George Unwin :

"Cuando pudimos probar los primeros Spitfire del nuevo modelo equipado con cañón quedamos bastante preocupados por el hecho de que la munición sólo nos permitía seis segundos disparando, ¡lo que no sabíamos era que las interrupciones del arma siempre impedían que consumiésemos la totalidad de los 60 disparos de que disponíamos por cada cañón! Hasta el día presente, nadie me ha dado jamás una explicación convincente de cómo aquellos 30 Mk IB pudieron haber superado las pruebas de armamento previas a su entrada en servicio".

A medida que iban transcurriendo los días, los miembros del 19 Sqn. estaban cada vez más decepcionados con el papel que les había correspondido en la Batalla de Inglaterra, que se estaba librando a una escala jamás antes conocida en el sudeste de Inglaterra. La segunda semana de agosto, la unidad se había trasladado al más discreto aeródromo satélite de Duxford en Fowlmere, y se dedicaba a patrullar regularmente los límites de la zona de responsabilidad del 12º Grupo, impacientes por recibir la orden de entrar en acción. Pero todavía tendrían que esperar. Las continuas interrupciones del bloque de cierre del cañón Hispano-Suiza que se habían venido produciendo desde el momento en que los primeros Mk IB llegaron al escuadrón todavía no habían sido resueltas, y muchos pilotos se preguntaban qué sucedería en caso de que entrasen en combate ya que el

El armamento del QV-I, alias X4474, es revisado a toda prisa en Fowlmere a finales de septiembre de 1940 anticipándose a su próxima salida. Con el correaje ya sujeto en la cabina, el Sgt. Bernard Jennings (4 derribos, 1 derribo probable, 1 probable compartido y 1 dañado) charla con su mecánico sobre algunas rectificaciones efectuadas en su caza desde su última salida.



armamento de sus aviones estaba reducido a sólo los dos cañones de grueso calibre. La tarde del 16 de agosto, Unwin y el resto de la escuadrilla A descubrieron la respuesta durante un encuentro con el enemigo sobre aguas del canal a la altura de la costa de Harwick. Lo siguiente es una transcripción literal del informe que Unwin reflejó en el formulario "F":

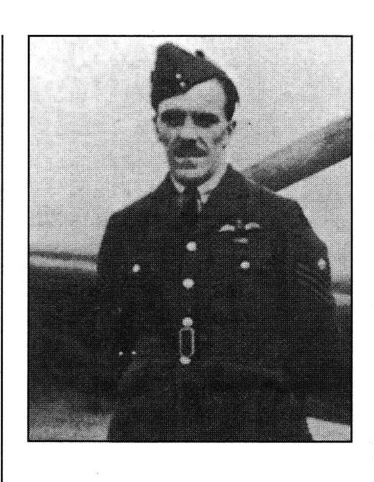
"Yo era Rojo 3 con el Flt. Lt. Lane y el Sgt. Roden. Dejamos Coltishall a las 17.15 y se nos ordenó seguir el vector de dirección a 15.000 pies (lo cual fue posteriormente cambiado a 12.000 pies). Tras volar siguiendo ese vector durante unos 20 minutos, avistamos una gran formación de aviones enemigos (100 aproximadamente) delante y ligeramente por encima de nosotros. Iban escoltados por un gran número de Me 110 situados a retaguardia, que iban buscando posibles atacantes. Por encima de ellos estaba la escolta de Me 109. Intentamos alcanzar a los bombarderos sin ser observados, pero fuimos descubiertos por los 110 de retaguardia (unos 30). Inmediatamente entramos en combate, y envié una ráfaga corta a poca distancia a uno de los 110. Mi objetivo efectuó medio tonel y cayó verticalmente. Al momento fui atacado por otro 110, pero conseguí quitármelo de encima. Al virar, me encontré con un blanco perfecto. Le disparé toda mi munición y se ladeó bruscamente al tiempo que despedía fragmentos. Cayó bruscamente en picado y su cola se desprendió. Le seguí en su descenso y, al atravesar las nubes, observé el final de la salpicadura que había producido al caer al mar. Regresé a la base a las 18.30 horas".

Durante esta salida, Unwin reclamó también un segundo Bf 110 como derribo probable, y posteriormente añadió los siguientes comentarios sobre sus victorias de aquel día, las primeras de los miles de ellas conseguidas en el frente por los Spitfire de la RAF armados con cañón:

"Después de la primera ráfaga que lancé contra la formación de Bf 110 sólo me funcionaba un cañón. Para poder tener alguna probabilidad de obtener impactos con el cañón que me quedaba, al disparar, tenía que pisar a fondo el pedal del timón de dirección en sentido contrario para compensar el retroceso, lo cual no aumentaba en absoluto mi precisión en el tiro. Rápidamente comprendí que la única manera de asegurar los impactos era aproximarme lo más posible a la parte posterior derecha del enemigo y enviarle una buena ráfaga, la cual no era demasiado larga con un Mk IB. Me acerqué tanto a aquel Bf 110 que estuve a punto de cortarle los timones de cola con mi hélice".

"Los problemas técnicos de este avión procedían del hecho de que los ingenieros de Vickers-Supermarine se habían encontrado con que la sección alar del Spitfire era demasiado delgada para instalar el cañón en el Mk I. Para resolver el problema, habían colocado el cañón inclinado sobre su costado, lo cual significaba que la tensión de la cinta de munición entre el arma y el cargador era menor de lo normal, lo cual daba como resultado que la ojiva del proyectil se moviese en el momento en que estaba sometida a una mayor fuerza "g", con lo cual el bloque de cierre del arma quedaba bloqueado. Cuando esto ocurría no era posible desbloquearlo en el aire, y con un cañón interrumpido era como intentar volar en un bimotor con un solo motor funcionando debido a la tracción ejercida sobre el caza por el otro cañón en el momento del disparo".

Prácticamente con sus capacidades disminuidas por sus monturas defectuosas, la unidad continuó luchando como pudo en el frente hasta el 3 de septiembre, en que una orden emitida por el Comandante en Jefe del mando de Caza, ACM11 Sir Hugh Dowding, decretó que el 19º Sqn. debía cambiar



El Flt. Sgt. Harry Steere fue otro suboficial piloto de gran éxito del 19º Sqn. Durante 1940 se le atribuyeron 6 derribos, 5 derribos compartidos, 2 derribos probables. Al igual que George Unwin, Steere alcanzó un éxito considerable sobre Dunkerque aunque, como se relata en la siguiente cita de aquél, también se le reveló allí la naturaleza despiadada de la guerra: "Lo extraño de derribar un avión era que nunca pensabas que en realidad hirieses a su ocupante, más bien me concentraba en derribar el *aeroplano*. El horror de la guerra sólo se me hizo patente tras una angustiosa experiencia por la que pasó mi buen amigo Harry Steere cuando él y yo derribamos un Bf109E cada uno (el de Unwin era un aparato del 2./JG 26) sobre Dunkerque durante la misma misión, el 28 de mayo. El caza Messerschmitt tenía un depósito de combustible en forma de L colocado precariamente inmediatamente detrás y debajo del asiento de la cabina, y una vez alcanzado, estalló inmediatamente en llamas. El piloto del aparato de Steere (del 8./JG 3) consiguió sacar medio cuerpo fuera de la cabina antes de ser engullido por las llamas, y todo ello a la vista del pobre Harry".
Tras continuar volando durante el año 1940, Harry Steere fue destinado a la Sección de Adiestramiento de Vuelo como instructor al final de ese año. Ascendido a Oficial en 1941, regresó finalmente a las operaciones en noviembre de 1943 con la "Fuerza de Señaladores–Guías" de los Mosquitos, sirviendo como piloto en el 627º Sqn. Desgraciadamente, Harry Steere fue derribado y murió en Francia el 9 de junio de 1944. (*foto cortesía de Franks*)

sus prácticamente nuevos Mk IB por los viejos Mk IA de Hawarden que venían prestando servicio en la Unidad de Adiestramiento Operativo.

Irónicamente, aquella misma mañana, el 19º Sqn. había reclamado dos derribos definitivos y uno probable –en esta ocasión también Bf 110C pertenecientes al ZG 26– al sudoeste de Colchester con sus vituperados Mk IB. Una formación de más de 80 *Zerstörer* Messerschmitt escoltaba una gran formación de Do 17 del KG, que había conseguido realizar un ataque contra North Weald prácticamente sin ser molestados debido a que los controladores de caza del 11º Grupo habían ordenado demasiado tarde el despegue inmediato de los escuadrones del vecino 12º Grupo. Este último Grupo alcanzó la formación cuando ya iba de regreso rumbo a Francia, consiguiendo Unwin el derribo de un Bf 110C-2. Como correspondía, George Unwin reclamó el primero y el último de los derribos conseguidos (ambos con el R6776) por el 19º Sqn. durante su decepcionante período con los Spitfire IB.

La tarde del día 3, Unwin voló con su Spitfire hasta Duxford, donde lo cambió por el P9546, que había sido decorado con su familiar código QV-H. Al día siguiente, el escuadrón quedó brevemente fuera de la acción mientras se completaba el cambio de los aparatos, pero la mañana del día 5 volvió a la batalla. El 19º Sqn. perdió a su jefe, Sqn. Ldr. Phillip Pinkham, AFC, durante la interceptación de una gran incursión sobre Hornchurch, además de sufrir la baja de otros dos Spitfire gravemente dañados. Por su parte, el escuadrón reclamó el derribo de dos Bf 109E del JG 54.

Al día siguiente, el nuevo jefe del 19º Sqn., antiguo jefe de la escuadrilla A, "Sandy" Lane, fue informado por el Cuartel General del 12º Grupo de que su unidad debía operar junto con los escuadrones equipados con Hurricane 242º y 310º (este último compuesto por pilotos checos) formando parte de la "Gran Ala" de Bader. La tarde del día 7, esta controvertida fuerza de combate fue puesta a prueba sobre el Estuario del Támesis. George Unwin y el P9546 formaban parte de la fuerza de ocho aparatos que el 19º Sqn. aportó al Ala de Bader:

"En esta patrulla yo era Rojo 3. Nos enviaron a North Weald para patrullar a 10.000 pies, y en el momento en que llegamos vimos explosiones de proyectiles antiaéreos y varios aparatos enemigos, probablemente eran unos 50. Mi líder (Sqn. Ldr. Lane) vio de repente a un Bf 110 que descendía en picado delante de él, de modo que cinco o seis de nosotros le seguimos realizando un breve ataque cuyo resultado fue que el aparato enemigo acabase pronto estrellándose envuelto en llamas. Para aquel momento, yo había descendió a 4.000 pies y había perdido contacto con mi escuadrón durante la persecución. Volví a ascender hasta 25.000 pies y vi a un escuadrón de Hurricane que se dirigía a toda prisa hacia alguna parte. Les seguí y súbitamente vi tres formaciones separadas de unos 30 aviones cada una, con un número parecido de aparatos de escolta. Los Hurricane atacaron a los bombarderos y yo me encontré rodeado por los Bf 109 con el morro pintado de amarillo. A continuación se entabló el combate aéreo habitual, durante el cual disparé contra cinco de ellos, aunque sólo dos se estrellaron, ambos en llamas. A continuación ascendí de nuevo a 25.000 pies para tomar aliento, y mientras seguía a la tercera formación de enemigos, observé que llegaba una cuarta. Los

Tras regresar a salvo de otra misión sobre el Canal, un curtido en combate Flt. Sgt. George Unwin sale de su Spitfire I K9853 en Fowlmere a finales de junio de 1940. A la izquierda de su bota de vuelo se aprecia un original ejemplo de los dibujos que decoraban los morros de los aparatos al principio de la guerra en la forma de una figura de Popeye a punto de asestar su famoso "puñetazo de gancho". Durante este periodo Unwin pilotó varios Spitfire diferentes en patrullas de combate sobre el Canal, aunque este aparato en particular, con el código QV-H, era su favorito. De hecho, reclamó el derribo probable de un He 111 cuando pilotaba el K9853 sobre Dunkerque durante su segunda patrulla el 1 de junio. Anteriormente, aquel mismo día, había utilizado el K9856 para derribar un Bf 110 sobre las playas de evacuación, además de un segundo *Zerstörer* que reclamó como probable.

aviones de escolta abandonaron pronto la zona, y ataqué a un He 111 que iba en la parte posterior de una formación en V de esa última oleada, vaciando la munición que me quedaba (unos 50 disparos por cañón) contra uno de los bombarderos desde unos 450 metros. El impacto de mis disparos hizo que se tambalease, pero continuó volando y yo regresé a Fowlmere".

Su siguiente victoria estuvo a punto de costarle la vida y en aquella acción, su P9546 sufrió daños tan importantes que Unwin tuvo que efectuar un aterrizaje a motor parado en un terreno de labor:

"El 11 de septiembre, aproximadamente a las 16.00 horas, volaba con el QV-H como Rojo 4 junto con 'Sandy' Lane cuando interceptamos un gran número de aviones enemigos sobre el este de Londres. Atacamos desde 15.000 pies en formación de Ala escalonada a la izquierda. Disparé una ráfaga de siete u ocho segundos contra un He 111 desde una distancia de apenas 50 metros. Pude observar que de ambos motores salían fragmentos despedidos y el bombardero cayó en un brusco picado en espiral. No le vi estrellarse porque inmediatamente recibí fuego de un Do 17, con el que me enzarcé en combate.'

"Me concentré en el ametrallador de popa que iba en el 'cubo de basura' de la parte de abajo del fuselaje y abrí fuego desde unos 350 metros. Hubo un breve intercambio de disparos, pero dejó de disparar después de que yo le enviase un par de ráfagas más. Creyendo que había dejado fuera de combate al ametrallador me aproximé desde abajo y abrí fuego a una distancia de unos 200 metros. Mientras me acercaba seguí disparando hasta que, súbitamente, el ametrallador volvió a abrir fuego. Nunca sabré si se trataba del mismo individuo que me había estado disparando antes. De repente, apareció un orificio en la parte blindada de mi parabrisas (más tarde encontramos el proyectil perforante en el suelo de la cabina) y me encontré envuelto en humo. ¡En aquel instante pensé que estaba muerto!"

"Como ya había disparado toda mi munición, abandoné el ataque efectuando un picado hacia la izquierda. Creyendo que mi aparato estaba incendiado desconecté el encendido y la alimentación de combustible, me desabroché las correas y abrí la cúpula con intención de saltar en paracaídas. Entonces vi que el humo procedía de la parte delantera del motor y me di cuenta de que debía de estar producido por el glicol ardiendo, lo cual también podía deducir por el olor, debido a la rotura de un manguito de refrigeración de la parte superior del motor. Volví a abrocharme el atalaje y empecé a buscar un lugar adecuado para aterrizar. Localicé un prado bastante grande en el que había algunas cabezas de ganado en las cercanías de Brentwood, en Essex. Efectué un aterrizaje forzoso con el tren de aterrizaje abajo sin producir daños en el aparato y, casi de inmediato, llegó un jeep desde el que un joven subalterno y dos soldados con las bayonetas caladas me dieron la bienvenida cuando salí de la cabina. Con su ayuda levanté el capó y examiné el manguito de refrigeración roto. North Weald estaba sólo a unos doce kilómetros de distancia, de modo que, dejando a un soldado al cuidado del Spitfire, nos dirigimos con el vehículo a esa base de cazas que había sido tan severamente bombardeada. Yo conocía a muchos de los suboficiales pilotos destinados en ella, en los escuadrones 56º y 151º, y con su ayuda conseguimos que un mecánico reparase mi aparato al día siguiente".

"A la mañana siguiente regresé a Fowlmere con mi P9546 reparado provisionalmente, donde supe que había sido considerado desaparecido durante 24 horas (en North Weald no había ningún teléfono que funcionase para informar de mi paradero al 19º Sqn.). Por lo que respecta al Dornier, nunca supe qué fue

de él. Sin embargo, es seguro que no pudo quedar en perfectas condiciones porque le había disparado casi toda mi munición desde muy corta distancia".

Tras haber demostrado que era capaz de efectuar aterrizajes forzosos a motor parado, Unwin cosechó su mejor cuenta de victorias en combate el 15 de septiembre. Efectuó dos salidas con el Ala de Bader durante el curso de aquel día, consiguiendo su primera victoria cerca de Biggin Hill cuando participaba en la patrulla de aquella mañana sobre el sur de Londres. En el informe oficial del combate relataba lo siguiente:

"Yo era Rojo Tres con el Flt. Lt. Lawson. Avistamos aviones enemigos que iban en formaciones en V de tres aparatos. Los aviones de escolta picaron contra nosotros de uno en uno, y yo entable combate con uno de ellos (un Me 109) con el morro amarillo. Le envié una ráfaga de seis segundos y el avión enemigo estalló en llamas. Su piloto saltó en paracaídas. El aparato se estrelló aproximadamente entre Redhill y Westerham. Continué buscando enemigos durante media hora, pero no conseguí encontrar ningún otro. Aterricé a las 12.50 horas".

Tras regresar a Fowlmere y cumplimentar sus respectivos formularios "F" los pilotos apenas tuvieron tiempo de darse un respiro cuando llegó la noticia de que de ocho a diez grandes formaciones enemigas estaban reuniéndose sobre el Canal de la Mancha. Aunque con retraso, se ordenó el despegue inmediato de sus bases de las unidades del 12º Grupo y el Ala compuesta por cinco escuadrones se esforzó por reunirse y ganar altura antes de enfrentarse a la Luftwaffe sobre Londres. George Unwin continúa el relato:

"Tuve suerte de sobrevivir sin un rasguño a aquella segunda salida, porque a causa de mi propia estupidez me separé del resto del Ala. El Sqn. Ldr. Bader, del 242º Sqn., nos condujo a través de un claro en las nubes sobre Londres, y allí, delante de nosotros, se nos presentó un panorama parecido a un desfile aéreo en Hendon antes de la guerra. Estábamos a unos 23.000 pies y los bombarderos estaban debajo de nosotros a 20.000. Fui sobrepasado por un escuadrón de Hurricane que se disponían a atacar a la formación enemiga, y yo me olvidé por completo de su escolta, ¡volé derecho hacia el centro de la formación! Lo siguiente de lo que fui consciente fue de literalmente miles de Messerschmitts de morro amarillo que silbaban por todas partes a mi alrededor a menos de 100 metros de distancia, así que tiré de la maldita palanca, efectué un viraje brusco y ¡ahí tenía uno! Envié una ráfaga rápida al aparato enemigo en el momento en que pasaba delante de mí y conseguí obligar a uno de ellos a efectuar un medio tonel y descender en picado metiéndose en la nube que había debajo. Le seguí en su descenso, pero mi parabrisas se llenó de hielo a 6.000 pies y se me escapó. Entonces, ascendí de nuevo hasta 25.000 pies para reunirme con mis compañeros de Ala, pero como ocurría a menudo en estos duelos en el aire, el cielo había pasado de estar repleto de aviones a estar completamente vacío en cuestión de segundos. Varios minutos después localicé una pareja de Bf 109 por encima de mí, en una formación abierta de *Rotte*



Con el cansancio de la batalla comenzando a mostrarse en sus rostros, el Sqn. Ldr. en funciones "Sandy" Lane (a la izquierda), el Flt. Lt. en funciones "Farmer' Lawson (centro) y el Sgt. David Lloyd están reunidos en la zona de dispersión de Fowlmere con el oficial de inteligencia del 19º Sqn. a finales de septiembre de 1940. El Spitfire que está al fondo es el X4425, que fue asignado a George Unwin como sustituto del X4179, ya que este último había sido transferido al 609º Sqn. con base en Middle Wallop el 27 de septiembre –sólo diez días después de que llegase a Fowlmere–. Aquella misma tarde Unwin utilizó el X4425 para conseguir su derribo número 12 sobre el Estuario del Támesis.

volando hacia el Canal, intentando evidentemente regresar a su base. Después de una larga persecución, conseguí alcanzarles cuando cruzaban la costa de Kent a la altura de Lydd, y tras enviar una ráfaga larga contra el que iba en cola, estalló de inmediato en llamas y se estrello casi en la orilla. Inexplicablemente, el líder no efectuó ninguna acción evasiva y también cayó derribado en llamas en el mar segundos después".

"Yo había sobrevivido a esta misión simplemente porque el Spitfire era capaz de realizar una serie de virajes continuados muy cerrados frente al Bf 109E sin entrar en pérdida –este último aparato era famoso por entrar en pérdida y caer rápidamente en barrena sin previo aviso al efectuar virajes demasiado bruscos–. El Spitfire daba una sacudida avisando que estaba llegando al límite, así que cuando uno sentía la vibración aflojaba la presión sobre la palanca de mando".

Dos días después Unwin recibió la notificación de que se le iba a conceder una DFM, ya que en el diario del escuadrón constaba que su registro ascendía entonces a 10 derribos confirmados. La tarde siguiente reclamó su undécima victoria –un Bf 110– durante una operación del Ala que en la cual se reclamaría casi 30 aviones enemigos derribados frente a la pérdida de dos Spitfire del 19 Sqn., que tuvieron que efectuar aterrizajes forzosos a causa de daños en el motor.

Tras el aplazamiento de la operación *Seelöwe* el 17 de septiembre, la Luftwaffe empezó a reducir la entidad de sus ataques contra Inglaterra, volviendo a enviar al otro lado del Canal formaciones más pequeñas de bombarderos protegidos por una mayor escolta de cazas. Este cambio quedó corroborado por la cuenta de victorias del 19 Sqn., ya que, tras la feroz batalla del día 18, durante la cual la unidad reclamó el derribo de cinco bombarderos, los 17 aparatos enemigos derribados por el escuadrón durante 1940 fueron todos Bf 109E o Bf 110.

Habiendo derribado su séptimo Bf 109E el 27 de septiembre, Unwin tuvo pocas ocasiones de entrar en acción a lo largo del mes de octubre, pero a última hora de la tarde del 5 de noviembre, el Ala de Duxford entabló combate con elementos de los JG 26 y 51 por segunda vez aquel día –durante esa jornada el 19º Sqn. los había interceptado ya sobre la costa de Kent, entre Dover y Deal–. En esta etapa Unwin pilotaba el Spitfire II P7427, que había sido entregado a su unidad diez días antes. A la luz del crepúsculo se entabló una batalla frenética sobre los acantilados de Dover. Unwin reclamó el derribo de un "He 113' que cayó al mar en llamas y que momentos antes había derribado un "Spitfire", el cual en realidad era probablemente un Hurricane del 3310º Sqn.

Con su solitario Spitfire del 19º Sqn., Unwin se había adentrado en aguas del canal e inmediatamente fue atacado por más Bf 109. De algún modo consiguió escapar de esta espeluznante situación, aunque no antes de que su P7427 hubiese sido alcanzado recibiendo daños de una consideración tal que el As del Bf 109E, perteneciente al JG 26, Hauptmann Gerhard Schöpfel reclamó su derribo como una de las dos "victorias" de aquel día.

Continuaron produciéndose más escaramuzas mientras los días iban haciéndose más cortos, y Unwin obtuvo su penúltima victoria diez días después de su huida del Canal, también con el P7427 una vez reparado. A las 11.30 horas fueron localizados sobre el Estuario del Támesis dos Bf 110 de reconocimiento pertenecientes al 1(F)/22 volando a gran altura, y las únicas unidades en el aire en aquella zona eran los escuadrones 19º y 242º, que estaban en vuelo desde las 09.45 horas en que habían despegado para reali-

zar una infructuosa patrulla contra un convoy. Mientras el escuadrón de Hurricane de Bader continuaba en la zona de Harwich buscando a los barcos, la formación de 12 aparatos de "Sandy" Lane recibió la orden de dirigirse contra los Bf 110 que volaban a una altitud aproximada de 35.000 pies.

Tras una larga persecución que duró 20 minutos a lo largo del Támesis, los Spitfire consiguieron finalmente acorralar a los Bf 110 en un movimiento de tenaza con tres secciones después de que, inexplicablemente, los aviones de reconocimiento descendiesen en picado en dirección Este desde su posición y altitud seguras. Unwin, que estaba al frente de la Sección Amarilla de la escuadrilla A, disparó contra uno de los Bf 110 que descendían en picado a 27.000 pies en el momento en que pasaba rápidamente por encima de él. Inmediatamente dirigió el morro de su Spitfire en dirección al mar, y persiguió en su descenso al Messerschmitt volando a más de 600 Km/h disparándole intermitentemente. Finalmente, con la ayuda de "Amarillo Dos" –el Flg. Off. Leonard Haines, que mientras estuvo en el 19° Sqn. consiguió ocho derribos y compartió otros cuatro– una de las alas del aparato enemigo se desprendió y se estrelló en el estuario.

La tarde del 28 de noviembre, Unwin entró en acción por última vez a bordo de un Spitfire. En esta ocasión la unidad estaba realizando una patrulla de protección a un convoy a unas 30 millas al este de Southend cuando la "sección de vigilancia" de la formación advirtió a los otros ocho pilotos del 19° Sqn. que estaban apunto de ser atacados por sorpresa por cinco Bf 109E-4 del 1./JG 26. Los Messerschmitt se dirigieron contra la sección de Spitfire que tenían más próxima, pero fueron, a su vez, atacados inmediatamente por la "Sección Amarilla", a cuyo frente estaba George. Volando en formación de Ala, los Spitfire persiguieron a dos de los Bf 109 que ahora intentaban escapar volando cada vez más bajo en dirección al sudeste sobre el Canal. A pesar de haber efectuado una violenta acción evasiva, los *Emil* estuvieron pronto dentro del alcance de las armas de los Spitfire, y Unwin y el Sgt. David Fulford (4 y 2 derribos compartidos) se turnaron disparando al Bf 109 más retrasado desde una distancia de unos 100 metros.

A los mandos de ese aparato de la *1. Staffel* (Werk-Nr 3755) del Pas de Calais, estaba el Feldwebel Wolfgang Kaminsky, quien pronto sucumbió ante los repetidos ataques. Su avión se estrelló levantando una enorme columna de agua.

Cuando durante el mes de diciembre el tiempo fue empeorando, y la Luftwaffe redujo sus ataques diurnos a esporádicas incursiones de hostigamiento a cargo de cazas a lo largo de la costa del Canal, el Mando de Caza pudo reorganizar sus efectivos, tanto en lo relativo a personal como a material. El 1 de diciembre el Flt. Sgt. George Unwin fue ascendido a Warrant Officer y se le concedió la adición de un pasador a su DFM. Poco después se consideró que él y su compañero, el también veterano de antes de la guerra, Harry Steere, eran "demasiado viejos" para estar en el frente –a George Unwin le faltaban sólo tres semanas para cumplir 28 años de edad– y, por consiguiente, fueron destinados como instructores de los cursos de adiestramiento básico al Mando de Adiestramiento de Vuelo.

DESMOND SHEEN

Aunque los Spitfire Mk I/II combatieron exclusivamente en el frente del Canal, no todos los pilotos que alcanzaron la categoría de Ases pilotando el caza Supermarine fueron, en modo alguno, británicos. De hecho, de los diez



Un anónimo Spitfire IA del 19º Sqn. está siendo rearmado en Fowlmere tras haber entrado en acción a mediados de septiembre de 1940. Obsérvese que las fundas de tela que cubrían los alojamientos de los cañones están todas destrozadas, indicando que los cañones han sido disparados. Los armeros que están bajo el ala más próxima acaban de sacar dos de las cajas de munición utilizadas que están tiradas en el suelo. Las cuatro cajas llenas para los cañones del ala de estribor están en el cajón de madera que está frente al ala, esperando a ser colocadas en su sitio. A la derecha, la cisterna de combustible está ya en su lugar, lista para comenzar a repostar el avión. Este caza lleva una radio VHF, como evidencia la falta de un atalaje triangular cerca de la parte trasera superior del mástil de la antena o de un cable de antena hasta el timón de cola.

Ases más destacados que volaron en los primeros modelos de Spitfire, tres eran neozelandeses, uno era sudafricano y otro australiano. Centrándonos en la contribución de esta última nación durante este período, el primer australiano que disparó con furia sus armas durante la Segunda Guerra Mundial fue el oficial piloto de 22 años de edad llamado Desmond Frederick Burt Sheen, que prestaba servicio pilotando Spitfire en el 72º Sqn. de Leconfield. Sheen, que había sido reclutado como piloto por la Royal Australian Air Force en enero de 1936, había aprendido su oficio con los Gladiator cuando entró a formar parte de la unidad en Church Fenton en julio de 1937. Sin embargo, a principios de 1939, para todos aquellos que lo pilotaban era evidente que el caza Gloster había quedado obsoleto, de modo que los pilotos del 72º Sqn. recibieron con gran alivio sus primeros Spitfire en abril de 1939. Estos aparatos formaban parte de la primera hornada de cazas Supermarine encargados por la RAF (310 aviones en total), y permanecieron en el 72º Sqn. hasta septiembre de 1940. Durante los meses anteriores a la declaración de guerra, Sheen pilotó la mayoría de estos primeros Mk I, y se le permitió adornar el K9959 con su emblema personal que consistía en un boomerang.

A diferencia de muchos pilotos del Mando de Caza, que tuvieron que esperar para enfrentarse con la Luftwaffe hasta que la Wehrmacht desencadenó la *Blitzkrieg* a través de Europa Occidental en mayo de 1940, Des Sheen obtuvo su primera victoria el 21 de octubre de 1939. Al estallar la guerra, el 72º Sqn. se había trasladado hacia el este desde Church Fenton a su base operativa de Leconfield, al norte de Hull. Este aeródromo estaba bajo el control del 13º Grupo que, entre otras cosas, era responsable de proteger a los incontables convoyes costeros que recorrían el Mar del Norte entre los numerosos puertos del noreste de Inglaterra. El 72º Sqn. estaba perfectamente situado para este cometido, y la tarde del 21 de octubre la suerte favoreció a la unidad. Los Flg. Offs. Des Sheen y "Jimmie" Elsdon (quien más adelante llegaría también a ser un As de la Batalla de Inglaterra con el 72º Sqn., consiguiendo siete derribos), que estaban en situación de alerta, recibieron la orden de despegue inmediato y de dirigirse sobre varios contactos a unos 24 kilómetros al sudeste de Spurn Head, tras haberse recibido informes de que un convoy estaba siendo atacado por nueve hidroaviones Heinkel He 115B.

Elsdon y Sheen consiguieron derribar un Heinkel cada uno, mientras que los pilotos de los Hurricane del 46º Sqn. con base en Digby, reclamaron también el derribo de tres hidroaviones y uno dañado (que después se estrelló en Dinamarca) de la misma formación. Ésta fue la última misión de reconocimiento armado realizada sobre aguas británicas por una fuerza significativa de He 115.

Más tarde, aquel mismo mes, el 72º Sqn. comenzó a operar con una escuadrilla de Spitfire desde Drem, cerca de Edimburgo, también en misiones de patrulla de protección de convoyes, antes de trasladarse todo el escuadrón a ese aeródromo escocés en diciembre.

Una vez allí, compartieron las austeras instalaciones de la base con el 602º Sqn. "Ciudad de Glasgow". A los pocos días de haberse trasladado a Drem, la

unidad se encontró con el enemigo por segunda vez en menos de seis semanas. Siete He 111H del 1./KG 26 fueron localizados por el radar dirigiéndose hacia el Estuario del Tay al mediodía del 7 de diciembre siendo interceptados rápidamente por una patrulla de tres Spitfire del 603° Sqn. "Ciudad de Edimburgo" procedentes de la base de Turnhouse. Mientras tanto, en Drem, la sección de alerta del 72° Sqn. había recibido la orden de despegar, y seis Spitfire se dirigieron rumbo al Norte sobre el Firth. Des Sheen era uno de sus pilotos:

"Pronto localizamos la formación de siete Heinkels que estaban realizando un reconocimiento armado a lo largo de la costa Este. Debían creer que no encontrarían cazas tan al Norte, así que sin duda nuestra presencia fue para ellos una desagradable sorpresa. Habían descendido hasta baja cota para intentar evadirse de los Spitfire del 603° Sqn., de modo que picamos para descender a su altitud. Recuerdo vívidamente cuando pasé volando a toda velocidad con el faro de Bell Rock a la altura de la vista persiguiendo a uno de los bombarderos".

"Cuando comencé a disparar contra el objetivo que había escogido, un ametrallador de un segundo He 111 que estaba a la izquierda de 'mi' bombardero me lazó una ráfaga que me alcanzó en la cabina. Uno de los disparos me alcanzó en el oído y otro en la espalda, mientras que un tercer disparo atravesó mi depósito de combustible. Inmediatamente abandoné el ataque y puse rumbo al Sur, hacia Leuchars, con la cabina llena de combustible. Después de tomar tierra sin problemas, me metieron rápidamente en una ambulancia y me llevaron al hospital del castillo de Edimburgo donde pasé las Navidades recuperándome, lo cual resultó muy agradable".

Des había pilotado el D9959 en las dos salidas en las que había entrado en acción, y después de aterrizar con el caza dañado en Leuchars el 7 de diciembre, la tripulación de tierra asignada temporalmente a la reparación del aparato, antes de devolverlo a Drem, encontró en el depósito de combustible un proyectil incendiario que por alguna razón no había hecho explosión cuando alcanzó al Spitfire; el australiano había escapado de milagro. Durante aquella acción fueron derribados dos Heinkel, siendo compartidos sus derribos entre los pilotos de los escuadrones 72° y 603°. A Sheen se le reconoció un tercio de derribo.

Tras pasar varias semanas en el hospital, Des Sheen regresó a su unidad justo a tiempo de dar la despedida a Escocia y trasladarse con ella al Sur de vuelta a Church Fenton, vía Leconfield.

En abril, Des Sheen dejó el Mando de caza para incorporarse a una poco brillante unidad denominada Unidad de Revelado Fotográfico (PDU) que estaba equipada con Spitfire de reconocimiento fotográfico. Allí permaneció hasta el mes de julio en que solicitó ser trasladado de nuevo al 72° Sqn. que todavía tenía su base en Acklington. Sheen regresó a su vieja unidad como jefe de escuadrilla interino.

Una vez de vuelta, se reunió otra vez con el K9959, y pronto hizo que le volviesen a pintar el boomerang en la escotilla de acceso a la cabina. A lo largo de las seis semanas siguientes, los pilotos del 72° Sqn. vieron con ojos de envidia cómo sus compatriotas del 11° Grupo participaban en los combates contra las grandes flotas de aviones alemanes resueltas a destruir la cadena de estaciones de radar y los aeródromos de la RAF. Muchos de ellos pensaban que la lucha terminaría antes de que tuviesen la oportunidad de probar su valor en el combate, pero el 15 de agosto, cuando la Luftwaffe intentó saturar simultáneamente las defensas de la RAF en todo el Reino



El Sgt. Jennings y el X4474 despegan de Fowlmere formando parte de la Sección Amarilla de Unwin en septiembre de 1940. Al igual que a este último, a Jennings se le atribuyó el derribo de un Bf 109E del JG 54 durante el enorme combate aéreo que tuvo lugar al sur del Támesis el 27 de septiembre. Los pilotos del 19º Sqn. derribaron ocho *Emil* en este combate. El Sgt. Jennings no llegó a la categoría de As por un solo derribo, y en la primavera de 1941 fue destinado al Mando de Adiestramiento. Finalmente volvió al frente como piloto en agosto de 1944, pasando a formar parte del 168º Sqn. pilotando primero Mustang I y después Typhoon IB realizando misiones de reconocimiento táctico sobre Francia.

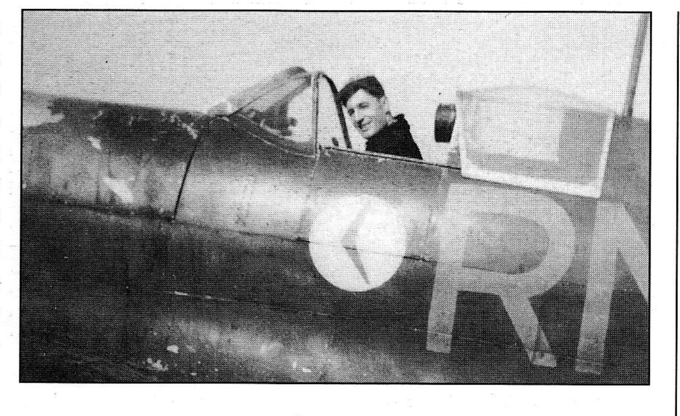
Unido, la Batalla de Inglaterra llegó por fin al 13º Grupo.

La Luftflotte 5 había recibido la misión de atacar los objetivos situados a lo largo de la costa Noreste con el fin de aprovecharse de lo que, según creían, era una parte del territorio británico no defendida. El Alto Mando de la Luftwaffe estaba convencido de que prácticamente todos los escuadrones del Mando de Caza se encontraban desplegados en el Sudeste, empeñados en repeler los ataques procedentes del Canal. De igual forma, creían (también equivocadamente) que la falta de actividad en esa zona significaría que las estaciones de radar estarían menos alertadas. A las 10.00 horas de la mañana del día 15, no menos de 72 He 111H-4 del KG 26 partieron de Stavanger/Sola, en Noruega, en dirección a varios aeródromos del 13º Grupo. Desde la misma base, iban seguidos por 21 Bf 110D del I./ZG 76, al mando del *Gruppe Kommandeur* Hauptmann Werner Restemeyer, quien pilotaba un Messerschmitt especialmente modificado que llevaba instalado un equipo de radioescucha para oír las transmisiones británicas. Todos los *Zerstörer* llevaban depósitos auxiliares de combustible de 1.000 litros (apodados *Dachshunds*) que les permitían cubrir la enorme distancia a través del Mar del Norte escoltando a los He 111.

Al principio se creyó que la entidad de la incursión era de sólo tres aviones, pero pronto fue corregida esta información indicando que se trataba de más de 30 aparatos, así que, a las 12.10 horas, el controlador del 13º Grupo transmitió inmediatamente a Acklington la orden de que el 72º Sqn. al completo pasase al estado de alerta. El escuadrón sólo tuvo que esperar cinco minutos antes de recibir la orden de despegue inmediato. Des Sheen estaba al mando de la Sección Verde, compuesta por dos parejas de Spitfire. Se le había encargado la responsabilidad de proporcionar protección de retaguardia a ambos flancos de los otros siete cazas del 72º Sqn., y los auriculares de su casco cobraron vida con las coordenadas del vector que llevarían a los cazas a interceptar a la Luftflotte 5 al Este de las Islas Farne.

Al darse cuenta de lo grande que era la incursión en realidad, el Controlador de Caza del 13º Grupo ordenó a toda prisa que dos escuadrones de Hurricane despegasen de inmediato para ayudar al 72º Sqn. Pero estos cazas estaban todavía intentando despegar cuando la unidad de Des Sheen avistó al enemigo. Les habían dicho que buscasen un grupo de algo más de 30 incursores, pero lo que tenían ante ellos, a 18.000 pies de altura, era una fuerza de casi 100 aviones. La unidad estaba en esta ocasión al mando de su futuro Jefe, el Flt. Lt. Edward "Ted" Graham, que inmediatamente informó al Controlador sobre la entidad y composición de la fuerza atacante.

"Yo ya había localizado antes al enemigo, y parecían un gran enjambre de abejas –era una línea tras otra de bombarderos–. Pasaron varios segundos, y como 'Ted' no informaba de haberlos avistado, me puse en contacto con él a través del radio transmisor y le dije: '¿Qué ocurre? ¿Todavía no ves a los bribones?' Me contestó: '¡Claro que los he visto pero todavía estoy intentando decidir qué hacer!'."



A pesar de que estaba a miles de kilómetros de su hogar, el Flg. Off. Dee Sheen del 72º Sqn. dejaba pocas dudas sobre sus orígenes al decorar el Spitfire K9959/RN-J con un característico boomerang de color marrón pintado sobre la escotilla de la cabina. Este avión fue intensamente utilizado durante los primeros meses de la guerra por este muchacho de Camberra, estableciéndose una larga asociación con este piloto australiano que se remontaba a septiembre de 1939. Lo utilizó para derribar un He 115 el 21 de octubre de 1939 y para anotarse un tercio de derribo contra un He 111 el 7 de diciembre de aquel mismo año, aunque tanto el caza como el piloto fueron alcanzados durante este último combate.

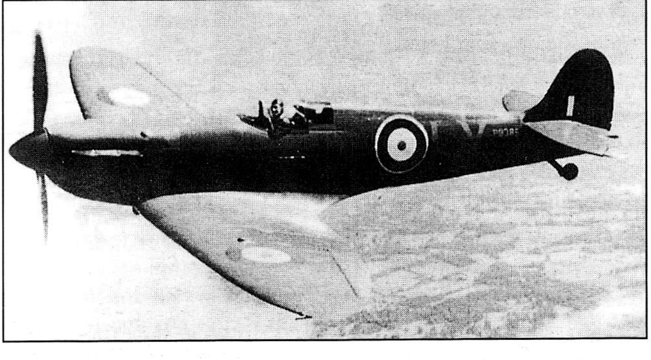
Ordenando a Sheen que permaneciese con su escuadrilla por encima de los bombarderos a 21.000 pies, Graham, al frente de las Secciones Azul y Roja, descendió hacia la formación enemiga desde el lado de alta mar, utilizando el sol como pantalla de su ataque. Los Spitfire que descendían en picado fueron descubiertos pocos segundos antes de abrir fuego contra los bombarderos, al tiempo que los pilotos de los Bf 110 se desembarazaban de sus *Dachshunds* para interceptar a los cazas británicos. Cuando los Messerschmitt se agruparon formando sus infames círculos defensivos –conocidos como los *Abwehrkreis*– y los He 111 se dividieron en dos grupos principales (uno en dirección norte hacia Clyde y el otro hacia el sur en dirección a Newcastle), Sheen ordenó a la Sección Verde que se uniese a la pelea.

"Me lancé contra una formación de siete Bf 110 que habían empezado a intentar virar en círculo, y rápidamente distinguí a su líder. Al principio había identificado este aparato como un Ju 88, simplemente porque estaba como hipnotizado por lo que creía que era una bomba enorme que llevaba adosada en el centro del fuselaje del aparato. Apunté y disparé a muy corta distancia y el Messerschmitt sencillamente explotó delante de mí. Esto era muy inquietante porque no tenía otro remedio que volar a través de la nube de humo y fragmentos del ahora desintegrado caza, pero afortunadamente conseguí salir indemne".

Su víctima era el Hauptmann Restemeyer, y aunque inicialmente se pensó que el piloto no había podido soltar su depósito ventral vacío, ahora se cree que el Gruppen Kommandeur en realidad pilotaba una rara variante de Bf 110D-0, que llevaba un tanque ventral fijo en el morro. En cualquier caso, su ahora vacío depósito auxiliar, estaba lleno de gases altamente explosivos, y unos cuantos disparos bien apuntados de munición de 7,69 mm del K9959 de Sheen era todo lo que hacía falta para desencadenar una devastadora explosión en el aire. Tras haber despachado un Bf 110, el piloto australiano comenzó a ganar altitud, cuando localizó otra formación de seis *Zerstörer* que se dirigían hacia mar abierto.

"Mientras ascendía para atacarles, uno de los Messerschmitt se separó de la formación y comenzó a descender en picado directo hacia mí disparando intermitentemente con sus cuatro ametralladoras y con los dos cañones que llevaba en el morro. Instintivamente contesté a sus disparos mientras el Bf 110 se hacía cada vez más grande en mi visor. Afortunadamente, yo tuve mejor puntería que mi adversario y su motor de babor se incendió. A pesar de todo, todavía estábamos en rumbo de colisión, y me vi obligado a dar un golpe de palanca para pasar con mi Spitfire por debajo del Messerschmitt y evitar chocar con él. Lo último que vi de mi enemigo fue al caza alcanzado dejando una espesa estela de humo mientras caía en picado hacia el Este. Viré para buscar otro objetivo, pero, de igual modo que un minuto antes el cielo estaba lleno de objetivos, me encontré sólo, así que regresé a Acklington. El combate había durado solo cinco minutos".

Aunque excitados por el éxito conseguido, los pilotos de Acklington sabían que las cosas serían mucho más difíciles en el Sur, y se prepararon para el inevitable traslado al 11º Grupo. Dos semanas después, llegó la orden que



todos habían estado esperando: el 72º Sqn. debía trasladarse a Biggin Hill el 31 de agosto intercambiando su base con los restos del 610º Sqn. "Condado de Chester".

Después de tomar un último desayuno sin prisas en una cálida y soleada mañana de Sábado, el 72º Sqn. dijo adiós a su base de Northumberland y puso rumbo al Sur hacia el torbellino de "La esquina del Infierno". La escena que recibió a la unidad a su llegada a su nueva base era de una total devastación. Biggin Hill había sido duramente bombardeado el día anterior, y, como si quisiera rematar la tarea de una vez por todas, la Luftwaffe volvió a atacarlo otra vez al mediodía del día 31. De algún modo, los 15 Spitfire consiguieron aterrizar entre los cráteres que habían sido rellenados apresuradamente y se dispersaron en el extremo del aeródromo. A la mañana siguiente el escuadrón voló hasta el aeropuerto de Croydon, donde las instalaciones estaban en mejores condiciones.

En abril de 1940, Des Sheen fue "elegido" para unirse a la recientemente formada unidad de Spitfire conocida como Unidad de Revelado Fotográfico (PDU) tras recibirse en el 72º Sqn. un mensaje pidiendo voluntarios. Su jefe de escuadrón, Sqn. Ldr. Ronald Lees (un oficial profesional australiano que estaba al mando de la unidad desde diciembre de 1938), tuvo la original idea de meter los nombres de los pilotos de la unidad dentro de una gorra y sacar uno al azar. El que salió fue el nombre de Sheen, así que, durante los cuatro meses siguientes, estuvo realizando misiones de reconocimiento fotográfico en Spitfire PR Mk I especialmente transformados (y desarmados) como éste, desde Gran Bretaña y Francia con el 212º Sqn. La orden de concesión de su DFS fue publicada mientras estaba agregado a la PDU.

"A media mañana se nos ordenó despegar para interceptar una fuerza de unos 30 Do 17Z, escoltada por igual número de Bf 109E, que se dirigía a los muelles de Londres. Era una preciosa mañana soleada de domingo, y localizamos rápidamente a la formación enemiga. Mientras maniobrábamos para colocarnos en posición para atacar a los Dornier por la popa conecté el visor y quité el seguro del botón de disparo. Tenía un bombardero centrado en el visor y en el mismo momento en que empecé a abrir fuego el infierno se desató a mi alrededor. Mi Spitfire dio una sacudida y la cabina empezó a llenarse de humo, de modo que abandoné mi ataque y descendí para evadirme. No había visto a mi atacante, pero después supe que habíamos sido sorprendidos con el sol de cara por seis Bf 109E que volaban por encima de nosotros".

"Intenté nivelarme pero el motor había sido alcanzado por proyectiles de cañón, y cuando vi que empezaban a aparecer llamas entre el humo comprendí que era el momento de saltar en paracaídas. Tiré hacia atrás de la cúpula, me solté el atalaje, coloqué el caza en posición invertida y caí fuera del Spitfire tocado. Estaba a bastante altitud, a 12.000 pies, cuando mi paracaídas se abrió, y durante los varios minutos que tardé en llegar a tierra tuve una vista panorámica de la batalla que estaba teniendo lugar aquella mañana sobre Kent. Las bombas caían sobre los muelles de Londres y cerca de Dover, los alemanes soltaban las bombas antes de emprender la ruta de regreso. Las baterías antiaéreas disparaban a mi alrededor y por encima de mí volaban fragmentos de metralla que llenaban de ruidos en cielo".

"También estaban teniendo lugar varios combates aéreos, y un Bf 109 me pasó bastante cerca cayendo en llamas (creo que era el piloto de este avión el que había saltado no muy lejos de mi posición). Su paracaídas se había abierto bien, pero su atalaje debía estar defectuoso porque se soltó de él precipitándose al vacío. Cuando por fin aterricé en un campo, una niña se me acercó corriendo y se quedó mirando tímidamente cómo empezaba a recoger mi paracaídas.

Tras recuperarse de haber sido derribado el día 1, haber sido oficialmente ascendido al empleo de Flight Lieutenant12 el día 3, Des Sheen volvió al combate la tarde del 4 de septiembre cuando su escuadrón fue uno de los nueve enviados a interceptar un ataque de 300 aviones sobre el sudeste de Kent. Lanzándose contra dos formaciones de Bf 110 en misión de caza libre

del I./ZG 76 sobre Tenterden, los pilotos del 72º Sqn. atacaron a los aparatos enemigos en el momento en que empezaban a maniobrar para formar sus ya familiares círculos defensivos. Con cautela para no ser sorprendido por un enemigo imprevisto desde arriba, Sheen comprobó el cielo detrás de sí antes de elegir a un Bf 110 que estaba a punto de entrar en un *Abwehrkreis*. Apuntó y le lanzó una ráfaga larga que alcanzó el motor de babor del caza, pero había dejado que su velocidad de aproximación aumentase demasiado durante el picado para la interceptación y se vió obligado a efectuar una maniobra evasiva para evitar la colisión con el *Zerstörer*.

Sheen volvió a ascender a 20.000 pies mirando a su alrededor para encontrar otro objetivo, pero ahora el cielo estaba vacío, así que regresó solo a Croydon. Una vez de vuelta a la base, anotó la reclamación de un derribo probable, que en realidad debería haberse considerado una victoria confirmada, ya que su presa había caído en el Canal a siete millas de la Bahía de Pevensey –una parte de este derribo fue atribuida también a un piloto del 234º Sqn–.

A pesar de que el 72º Sqn. no había perdido ningún piloto en acción durante tres días de duros combates, nada menos que 11 de sus Spitfire habían sido derribados y más de media docena habían sufrido graves daños. Por ello, cuando a media tarde la unidad recibió la orden de despegar de inmediato de Hawkinge para interceptar a los bombarderos que se dirigían a Thameshaven, sólo nueve aviones fueron declarados en condiciones de tomar parte en la salida. Uno de éstos era el X4034, pilotado en esta ocasión por Des Sheen, que estaba al frente del escuadrón ocupando el lugar del Sqn. Ldr. Anthony Collins, que había sido herido. Al igual que muchos otros escuadrones del Mando de Caza, esta unidad utilizaba todavía la rígida táctica de antes de la guerra de atacar al enemigo en "formación de batalla" que consistía en tres o cuatro formaciones cerradas en V (cubiertas por dos "exploradores" en la retaguardia que protegían al líder). Cuando se disponían a ganar altura sobre Canterbury, los pilotos del 72º Sqn. pagaron el precio de emplear esta táctica anticuada.

Una *Schwarm* de Bf 109E, que sólo fue descubierta por los "exploradores" cuando era demasiado tarde, atacó con el sol de espaldas y rápidamente infligió daños mortales sobre los tres Spitfire que iban a retaguardia. Antes de que la unidad pudiese reaccionar a este traicionero ataque, sus asaltantes habían desaparecido, no sin antes haber dejado a dos pilotos muertos al estrellarse, y el tercero, Flt. Lt. Des Sheen, luchando para conseguir escapar de su Spitfire que prácticamente se había quedado sin alas.

"Uno de nuestros 'exploradores' gritó advirtiendo que había visto cazas enemigos por encima de nosotros, pero en el momento en que su voz sonaba por el radio transmisor, mi avión se estremeció al ser alcanzado por disparos de cañón y de ametralladora. Yo fui alcanzado en varias partes del cuerpo por esquirlas de metralla y mi botella de oxígeno quedó agujereada, lo cual hizo que me desvaneciese. Cuando por fin recuperé el conocimiento, mi aparato estaba cayendo en un incontrolable picado vertical, así que forcé hacia atrás la cúpula y solté los pasadores del atalaje preparándome para saltar

Un Spitfire I del 72º Sqn. en junio de 1940 con las franjas del timón introducidas el mes anterior. Obsérvese la pantalla montada en el fuselaje justo delante de la cabina, una modificación hecha en el escuadrón que se había montado en el caza para proteger los ojos del piloto del resplandor de los tubos de escape durante los vuelos nocturnos. Al igual que el K9959 de Sheen, este avión lleva también un distintivo personal pintado en un escudo blanco debajo de la pantalla.



El recién ascendido Flt. Lt. Des Sheen poco después de haber sido dado de alta del Hospital Queen Mary en Sidcup a principios de octubre de 1940.

Sin embargo, en el momento en que las correas quedaron sueltas fui succionado fuera del asiento, pero los pies se me quedaron enganchados en el parabrisas, con lo que me quedé en la estela de la hélice a lo largo del fuselaje. El Spitfire se acercaba rápidamente al suelo, pero afortunadamente salí despedido e inmediatamente tiré de la anilla del paracaídas. Mi paracaídas se abrió a sólo 800 pies, y mi aterrizaje fue amortiguado por los árboles de un bosquecillo (tanto que las únicas heridas de verdad fueron las que había sufrido durante el ataque). La primera persona que llegó a donde yo estaba fue un policía que iba en bicicleta, quien, mientras me ofrecía un trago de su termo, me preguntó: '¿Ha saltado un poco tarde, verdad?'."

Sheen fue llevado al Hospital de Queen Mary en Sidcup, y tras un período de permiso de convalecencia regresó a Biggin Hill el 13 de octubre, justo a tiempo de trasladarse de nuevo a Leconfield con su unidad, que había sido sustituida en Biggin por el 74º Sqn. El 72º Sqn. había quedado reducido a sólo siete pilotos, tras haber perdido a nueve que resultaron muertos, y 24 Spitfire derribados en seis semanas de casi constantes combates sobre el Sudeste de Inglaterra.

Durante el invierno de 1941 la unidad volvió a quedar al completo de efectivos y, una vez más, recibió la misión de proteger los convoyes costeros. Cuando la Luftwaffe cambio su táctica de bombardeos por el *blitz* nocturno, un número cada vez mayor de incursiones empezó a entrar en el espacio aéreo del 13º Grupo, atacando objetivos situados en los alrededores de Newcastle, Edimburgo y Glasgow. En aquel momento, el Mando de Caza estaba prácticamente impotente para detener a los bombarderos por la noche, aunque a menudo se encargaba a las unidades de Spitfire y Hurricane que realizasen las muy ingratas patrullas nocturnas con unos aparatos que estaban lejos de ser adecuados para la caza nocturna. En aquel momento, el 72º Sqn. estaba todavía equipado con Spitfire I, y el último derribo de Des Sheen se produjo durante una patrulla nocturna la noche del 13 al 14 de marzo (el Ju 88A-5 Werk-Nr 2234 del 3./*Küstenfliegergruppe* 106, que realizaba una incursión contra Glasgow).

Había pasado muchas horas estériles de noche en la cabina de un Spitfire durante el invierno del 1941, luchando contra el frío y el mal tiempo buscando a un enemigo que llegase al amparo de la oscuridad, pero en esta ocasión la suerte estuvo de su parte, cuando fue dirigido hacia un contacto durante un período de luz lunar.

"El bombardero estaba exactamente donde el controlador había indicado que estaría, y le envié una ráfaga larga que iluminó el aparato enemigo como una rueda de fuegos artificiales y provocó el incendio de uno de sus motores. Me acerqué tanto al atacarle que estuve a punto de embestir al bombardero, y mi parabrisas quedó salpicado con el aceite procedente de su motor. No me quedé por allí esperando a ver cómo se estrellaba, pero más tarde supe que unos observadores navales le habían visto precipitarse en el mar".

El mes siguiente Sheen fue ascendido a Squadron Leader13 y recibió el mando del 72º Sqn., equipado ahora con Mk IIA (además de varios Mk II B equipados con cañones), que se trasladó al Sur, al 11º Grupo, una vez más en Biggin Hill. La nueva campaña de desgaste contra la *Jagdwaffe* de la ofensiva del Mando de Caza estaba ahora a plena marcha, y la sociedad formada por Des Sheen y el 72º Sqn., forjada a lo largo de cuatro años de guerra y paz, iba a estar en su vanguardia.



El Hawker Hurricane fue el primer caza monoplano de la RAF. El número de *Hurricanes* superó al de *Spitfires* durante la Batalla de Inglaterra en una proporción de tres a uno, y los Hurricane derribaron más aviones. Entre julio y octubre de 1940 los escuadrones del Mando de Caza reclamaron 2.475 derribos, de los que 1.393 corrieron a cargo de unidades de Hurricane. Sin embargo, la mayor potencia y la menor silueta del Spitfire hacían que este avión tuviera el doble de posibilidades de sobrevivir a un contacto con el enemigo.

